Bill Grayyn

EL TRIÁNGULO DE LAS BERMUDAS

EL ENCUBRIMIENTO DE LA GUERRA DEL CARIBE

Los nuevos sistemas de mapeo submarino

LETRA GRANDE

EL TRIANGULO DE LAS BERMUDAS

El encubrimiento de la guerra del Caribe

Los nuevos sistemas de mapeo submarino

Copyright 2019
Bill Grayyn
Smashwords Edition

El triángulo de las Bermudas. El encubrimiento de la guerra del Caribe. Los nuevos sistemas de mapeo submarino / Bill Grayyn; ilustrado por Bill Grayyn. - Buenos Aires : el autor.
E-Book.
ISBN 9780463240267
Fecha de catalogación: 2019-04-11

Índice

1 - Introducción
2 - La zona
3 - EE. UU. en la Segunda Guerra Mundial
3 - 1 - Negocios y colonialismo
4 - Primera oleada de U-Boots en el Caribe
4 - 1 - Cuba
4 - 2 - Puerto Rico
4 - 3 - Panamá
4 - 4 - Colombia
5 - Tripulaciones, y testigos
5 - 1 - Sobrevivientes
6 - Remolques
7 - Submarinos alemanes en Bahamas
8 - Fundamentalismo
9 - Acuñando el término

10 - Arrecifes artificiales
10 - 1 -Eufemismos y ¿"censura voluntaria"?:
10 - 2 - Fabricando arrecifes o ¿escondiendo una guerra hundiendo un portaviones?
11 - Pilotos de la Patrulla Aérea Civil
11 - 1- Algunas estadísticas de la Patrulla Civil
12 - Barcos hundidos en el Golfo de México y el Caribe
13 - Fabricando un mito
14 - Cuba y los submarinos alemanes
15 - La Marina de guerra de Cuba y la guerra anti-submarina en el Caribe
16 - El incumplimiento de los tratados de guerra
16 - 1 - Los inicios del "U-Boot"
Anexo: Mapas de campañas submarinas alemanas en el Caribe
Epílogo
Referencias

Introducción

Luego de la Segunda Guerra Mundial y ante la enorme desaparición sin explicación de navíos y aviones en las zonas cercanas a las islas Bermudas, el Caribe y el Golfo de México, se comienza a hablar de un supuesto triángulo "misterioso" que se situaría entre Miami, Puerto Rico y las Islas Bermudas, lo que hoy es denominado el "Triángulo de las Bermudas".

Al triángulo de las Bermudas siempre se lo ha asociado a extrañas desapariciones sin explicación y a las que se ha intentado justificar a través de inusuales fenómenos climáticos, geológicos, y, avanzando un poco más en los extraño, vórtices energéticos, portales a otras dimensiones, secuestros extraterrestres, etc, etc, etc.

Es claro que se ha exacerbado en extremo la imaginación del público ante tal conjunto de desapariciones de naves, ya que por su tamaño y cantidad se ha hecho difícil justificar su "evaporación" a plena luz del día y en condiciones meteorológicas muchas veces normales.

Todos debemos haber escuchado, leído, o visto en películas, los casos icónicos del famoso triángulo. Casos analizados una y otra vez y sobre los cuales se han formulado todo tipo de posibilidades y teorías: desde simples tormentas inesperadas hasta remolinos marinos que se tragaban a los desprevenidos navegantes sin darles tiempo a transmitir su posición o situación.

Antes de adentrarnos en lo que podría ser uno de los más grandes encubrimientos de los últimos tiempos, veamos primero el escenario donde se desarrolla, la zona particular de la costa de los Estados Unidos de Norteamérica y sus características, las que han ayudado a

la creación del mito.

Esta zona -que hemos de analizar y que es lugar de presuntas desapariciones- presenta una gran profundidad, la que dificultó enormemente e hizo prácticamente imposible la investigación o su relevamiento en busca de restos por mucho tiempo, restos que podrían haber aclarado los motivos de dichos hundimientos y desapariciones, y también el haber podido chequear si en verdad se habían hundido o si simplemente habían desparecido en la nada, sin dejar rastros.

Esta publicación consiste en una investigación y recopilación de los datos que representan aquellos rastros que se pensaban perdidos para siempre y que se encuentran a disposición de quien tenga la inquietud y voluntad de descubrir la verdad que esconde el mito del llamado ¨Triángulo de las Bermudas¨.

La zona

Este sitio de EE. UU. y el Caribe tiene la particularidad de ser muy concurrido; el tránsito de aviones y buques, sean de turismo, militares o comerciales, en en extremo alto.

A ello debe agregarse que el Golfo de México -muy cercano al "Triángulo"-, es una zona de extracción de petróleo debido a que cuenta con una gran reserva en su subsuelo; por lo que desde finales del 1800 y principios de 1900 han existido en este lugar gran cantidad de plataformas petrolíferas, con el consiguiente flujo de barcos cisternas que transportan el crudo extraído, los suministros, y el transporte de personal.

También debemos poner en perspectiva la época de las desapariciones iniciales en un contexto de historia política mundial. Recordemos que nos encontramos a finales de la primera guerra mundial, y comienzo de la segunda. En ese tiempo los alemanes desarrollaron y perfeccionaron el submarino, el que se había convertido en su máxima máquina de batalla, provocando tanto daño a los ingleses que estos habían conseguido que se frenara su uso en las contiendas promoviendo acuerdos de restricciones. Estos acuerdos de limitación de armas nunca llegaron a tener un efectivo cumplimiento por lo que los alemanes siguieron mejorando y ampliando su flota de U-boot, abreviatura del alemán Unterseeboot (nave submarina), la que llegó a contar a finales de la segunda guerra con más de mil unidades.

(Costa de EE. UU. frente a Bermudas, Golfo de México y el Caribe)

Alemania introdujo en 1936 la táctica de Manada de lobos (en alemán, Rudeltaktik). Estas "manadas de lobos" se referían a los grupos de submarinos que "cazaban" barcos juntos, en grupos coordinados. Aunque estas innovaciones y otras no fueron bien recibidas en un comienzo por el Alto Mando OKW alemán -(Oberkomando der Wehrmacht)-, al fin logró su aprobación en 1937.

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, la Kriegsmarine alemana contaba con 57 submarinos en operación.

Alemania llevó a delante su plan naval de construcciones, también llamado Plan Z, el que preveía la construcción de 250 sumergibles, pero en los seis años siguientes construirían más de 1.100 unidades, las que serían una amenaza constante para el Reino Unido y los EE. UU. en todo el transcurso de la guerra.

El arma submarina tuvo su crisis en 1939 y fue puesto bajo la lupa por algunos hechos que marcaron cierta desconfianza acerca de su certera utilización. El trasatlántico Athenia hundido por un sumergible alemán, el U-30, generó un grave incidente internacional, pues en el paquebote viajaban 300 civiles estadounidenses e hizo recordar al Lusitania -un caso similar-, que en el 1915 había sido hundido por el U-20.

El momento decisivo del cambio en las operaciones navales alemanas y su aceptación definitiva a sus nuevos procedimientos lo dio el U-47 con el hundimiento del HMS Royal Oak en Scapa Flow al mando de Günther Prien, el 13 de octubre de 1939. En ese entonces Adolf Hitler dio su entero respaldo al arma submarina y, de ahí en adelante, los U-Boot cosecharían solo éxitos, éxitos que serían causa de enormes dolores de cabeza para los aliados.

EE. UU. en la Segunda Guerra Mundial

Negocios y colonialismo

Al estallar la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos asumieron las responsabilidades de la defensa de Gran Bretaña en el Caribe. En septiembre de 1940, los dos países acordaron el Acuerdo de Préstamo-Arrendamiento (también denominado Acuerdo de Bases para Destructores), lo que implicó el préstamo de cuarenta destructores estadounidenses obsoletos a cambio del arrendamiento, -alquiler gratuito, por noventa y nueve años-, de bases navales y aéreas británicas en cinco islas británicas de las Indias Occidentales: Bahamas, Jamaica, Antigua, Santa Lucía y Trinidad y Tobago, así como la Guayana Británica, Bermudas y Terranova. El Acuerdo de Préstamo y Arrendamiento se firmó formalmente en Londres el 27 de marzo de 1941. Bajo los términos del tratado, los Estados Unidos establecieron once bases militares en el área (y en Bermudas) y rápidamente transformaron cinco colonias británicas de las "Indias Occidentales" en puestos de avanzada de la defensa del Caribe para ser usados contra la guerra submarina alemana. Después de que el presidente Franklin D. Roosevelt designara al Caribe como una frontera costera, el Caribe Oriental se convirtió en la vanguardia de la estrategia de defensa estadounidense durante la guerra. Los estrategas estadounidenses en aquel momento se referían a las Indias Occidentales como "el baluarte que observamos".

La importancia estratégica del Caribe se hizo evidente durante la segunda guerra. Más del 50 por ciento de los suministros enviados a Europa y África desde los Estados Unidos fueron enviados desde puertos en el Golfo de México.

Un año después del ataque a Pearl Harbor, el Comando de Defensa del Caribe de los Estados Unidos llegó a un total de 119.000 empleados, la mitad de ellos estacionados en Panamá con el fin de proteger el canal del ataque japonés. Aunque el ataque japonés esperado nunca llegó, los alemanes sí infligieron daños masivos en los barcos del Caribe desde 1942. Los submarinos alemanes incluso se deslizaron en los pequeños puertos de la región para bombardear objetivos en la costa y hundir a los buques de carga anclados. A finales de año, los submarinos que operaban en el Caribe habían hundido más de 400 barcos, de los cuales al menos la mitad eran petroleros, con un peso total de 1,5 millones de toneladas brutas.

El 8 de diciembre de 1941, un día después del ataque aéreo de los japoneses contra Pearl Harbor, los Estados Unidos declararon la guerra a las "Potencias del Eje".

El 9 de diciembre el comando alemán de la Guerra marítima levantó las restricciones existentes hasta entonces en cuanto al uso de submarinos frente a la costa oriental norteamericana (Atlántico) y ese mismo día Donitz -comandante de la Kriegsmarine de la Alemania nazi-, solicitó el permiso para enviar 12 naves de la clase mayor a la costa atlántica de los Estados Unidos[1]. Sin embargo, en la primera ola de ataques, denominada "Operación Golpe de Tambor", sólo pudieron participar 6 submarinos procedentes de sus bases francesas en la Vizcaya. Estos atacaron el 12 de enero -en el sector de la costa entre el río St. Lawrence y el Cabo Hatteras-, y hundieron en el lapso de tres semanas, -a veces dentro del alcance visual de la costa-, un total de 11 buques petroleros y otros 28 barcos, muchas veces dentro del alcance visual de la costa.

[1] Dönitz 1958, pág. 195

Maximino Gómez Álvarez, en su libro, "El Incidente 3208: hundimiento del U-176 en el Canal de San Nicolás", 2010. Pág. 32, cuenta: "El 31 de diciembre de 1941, un guardacostas había informado del avistamiento de un periscopio en el canal de Portland, y el 7 de enero un avión del Ejército avistó la presencia de un submarino frente a la costa de Nueva Jersey. El mismo día que la Armada norteamericana había informado de la presencia de una flota de U-Boats en aguas al sur de Terranova, el buque SS Cyclops era hundido frente a Nueva Escocia y tres días más tarde corría la misma suerte, el petrolero Norness en Nontauk Point, al sureste de Long Island. La situación general se hacía cada vez más difícil y requería de la toma inmediata de decisiones; en los 76 días posteriores al hundimiento del Norness se reportó el aniquilamiento de otros 53 buques, lo que representaba la pérdida de 300.000 toneladas de

arqueo bruto".

Al mismo tiempo que estos primeros ataques ocurrían el comando alemán de la marina de guerra preparó la "Operación Tierra Nueva" concentrada en el área del Caribe. En la noche del 15 al 16 de febrero de 1942 tres submarinos atacaron en el lapso de tres horas en el Golfo de Venezuela, en Aruba y en Curazao, hundiendo barcos y haciendo fuego sobre refinerías. En la tarde del 18 de febrero otro submarino atacó frente a la base de la marina estadounidense de Chaguaramas en Trinidad y en los días siguientes otros dos submarinos hundieron barcos al este de Trinidad y en la región Bahamas/ Cuba, complementado por acciones de submarinos italianos al norte y oriente del arco isleño del Caribe.

La primera ola provocó la interrupción inmediata de los transportes marítimos, inclusive los viajes pendulares de buques petroleros pandos [2] (lentos) especiales entre el Lago de Maracaibo y las refinerías en Aruba y Curazao. La operación duró 28 días y produjo -además del bombardeo de refinerías-, el hundimiento de 18 buques petroleros y otros 23 barcos comerciales, además de averiar otros 7 buques petroleros y otros 4 barcos. El teatro de operaciones de la costa atlántica ya se encontraba en plena acción.

El grupo de submarinos de Paukenschlag (operación Golpe de tambor), pasaban el día en el fondo del mar y emergían en la oscuridad buscando víctimas. Así, debidamente emboscados, pronto se adjudicaron el hundimiento de varios buques entre Cabo Hatteras y la isla de Cabo Bretón. Desde el principio estos submarinos encontraron muchos blancos frente a las costas de Carolina Capes, descubriendo muchos mercantes desarmados. En ausencia de convoyes, la llamada "Rudeltaktik" (Manadas de Lobos acechando a sus presas) era innecesaria. Operando individualmente, los U-Boots

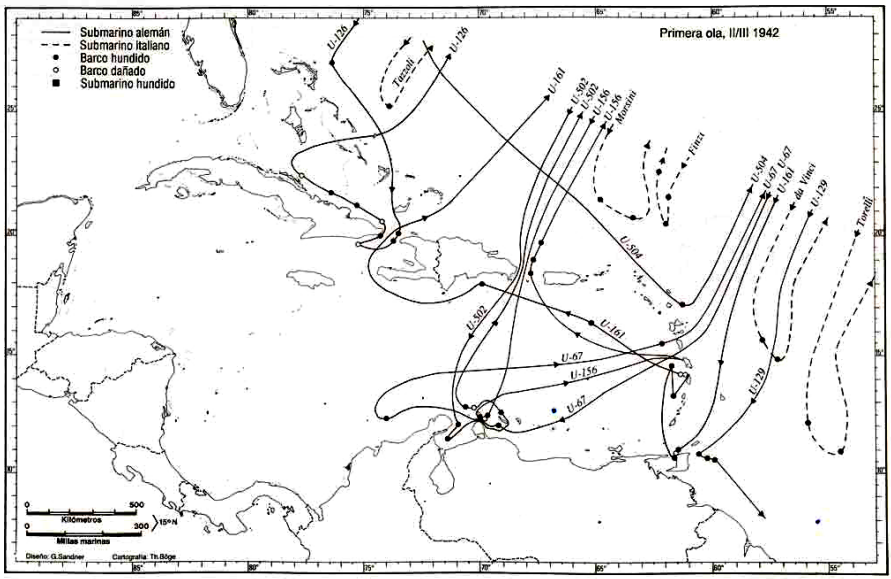
con sus cubiertas a flor de agua despachaban a sus víctimas con fuego de artillería o torpedos. Las pérdidas globales en tonelaje mercante fueron en ascenso debido a esta operación. La cifra de 124.070 toneladas hundidas por submarinos en diciembre, ascendió a 327.357 toneladas en enero, 467.451 toneladas en febrero y 537.980 toneladas en marzo. En ese último mes 28 buques, con 159.340 toneladas, fueron hundidos en la frontera marítima occidental. Más de la mitad eran buques-tanque. El U-123 había hundido 8 barcos (53.000 tn), el U-66 hundió 5 barcos (50.000 tn), y el U-130 hundió 4 barcos (31.000 tn).

[2] G. T. M. Kelshall, La Guerra Submarina en el Caribe,

https://www.u-historia.com/uhistoria/historia/articulos/caribe/caribe.htm

Primera oleada de U-Boots en el Caribe

Los U-Boot que operaban en el Caribe fueron por lo menos más de cien, y por lo general en oleadas de 5 a 12 submarinos.



Primera Ola [3]

[3] G. T. M. Kelshall, La Guerra Submarina en el Caribe,

La dimensión de la casi completa interrupción de los transportes vitales de petróleo y gasolina hacia Inglaterra, y de los transportes de bauxita para la industria de aviación en Estados Unidos, en 1942, generalmente no son ni fueron mencionados, o han sido negados por

los estadounidenses, como asimismo la vulnerabilidad del sistema de transporte marítimo, concentrado en específicos focos estratégicos, los cuales fueron calificados por Alemania como "nodos de transporte marítimo"[4] y por los norteamericanos como "killing areas" (áreas de matanza).

[4] Dönitz 1958, pág. 196

La bien escondida experiencia norteamericana a la cual pertenecieron también los errores, y la debilidades propias en 1942 y el shock que causaron las operaciones navales de naves de guerra enemigas en la desembocadura del Mississipi y en el alcance visual del Canal de Panamá, Guantánamo y la costa de Florida, contribuyeron a que el potencial de las amenazas marítimas se convirtieran en un punto focal de la política de seguridad norteamericana en los tiempos siguientes. Aquí también debería buscarse el por qué, el motivo, de que los Estados Unidos mantuvieran y mantienen aún hoy una posición muy renuente frente a la investigación sistemática de los enfrentamientos bélicos en el Caribe.

Debemos recordar en todo momento -al hablar del conflicto en la costa atlántica de EE. UU.-, el sistema de cesura y sobre todo de la autocensura o "censura voluntaria" -como le llamó el gobierno estadounidense a su sistema censor durante la guerra. Este sistema de censura es el responsable de que la población estadounidense no se enterara de los tremendos enfrentamientos que ocurrían en sus costas.

Todas las comunicaciones fueron interferidas, en todos los canales, y se repartieron a los medios de difusión listas negras de temas que no podían tocarse.

Se recuerda aún hoy como se publicaron listas de bajas en diarios o

radios locales ya que no se podía comunicar a los familiares dónde, cómo o cuándo habían ocurrido esos decesos de sus seres queridos, sobre todo en relación con los ataques de los submarinos alemanes. La censura era clara en cuanto a que solamente se podía mencionar algún dato preciso si ya era público y notorio. Ni siquiera estaba permitida la publicación del clima, para que estas no fueran usadas en alguna manera por el enemigo.

La idea detrás de la censura era que el enemigo no debía conocer si sus acciones habían dado resultado, y por otro lado no debía servirles a estos para que sus logros levantaran su moral.

Para concientizar en la necesitad de la autocensura previa, o "censura voluntaria" -como les gustaba llamarlo, se estipuló desde el gobierno que a quien infringiera los códigos de la censura sería penalizado con hasta 10.000 U$S, hasta 10 años de cárcel, y se le decomisarían sus propiedades, artefactos y bienes que hubiesen tenido que ver con el acto penalizado. Es claro que la amenaza que pendía era más que suficiente para pensar seriamente antes de hablar -o mencionar de cualquier forma- algo que estaba claramente regulado, es más, por si acaso la autocensura abarcó un poco más de aquello explícitamente detallado. Esto quedó patente en la forma en que quienes sabían de estas normas miraban para otro lado y cambiaban de tema. No se atendían a llamados de auxilio, no se comentaba con nadie, y se evitaba hablar de estos asuntos.

En las islas del Caribe y en los países de Latinoamérica no se tenía tan claro esta censura y por ello muchas veces se habló más de la cuenta, pero la información no pasaba las fronteras de EE. UU., y no llegaba al pueblo estadounidense, al ciudadano común. También debido a que los grandes consorcios de noticias como la Associated Press -que distribuía las noticias a otros países-, no publicaba lo que

era censurado, es que tampoco en el resto del mundo se tuvo idea del conflicto en el Caribe. Pero sí se empezaba a tener una sensación de que era peligroso navegar esas aguas ya que muchos barcos habían desaparecido allí sin que se tuviese noticias del porqué.

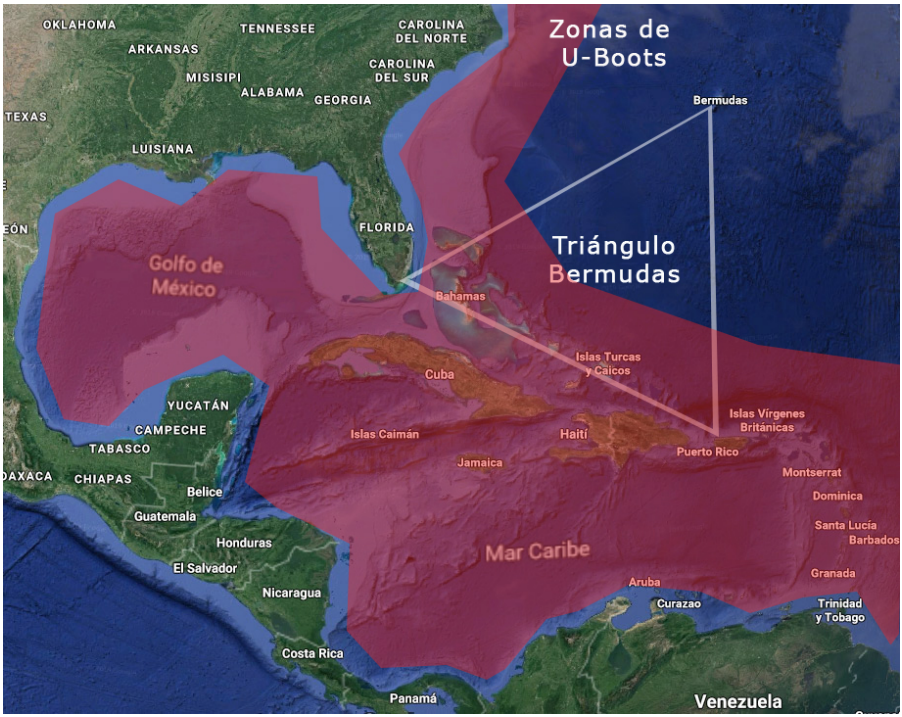
Kelshall -para su libro The U-Boat War in the Caribbean (1994)- debió superar grandes oposiciones existentes y presentó -con base en un trabajo riguroso y documentos norteamericanos, británicos y alemanes-, un estudio sistemático que ofrece múltiples miradas y posiciones.

Gaylord Kelshall (nacido en 1940) fue fundador y director del Comando de la Guardia Costera y de la División Militar de Helicópteros de Trinidad/Tobago. En 1976 se convirtió en experto de seguridad aérea y jefe de aeropuertos civiles del país. Su libro contiene 10 mapas (rutas de convoyes, ubicación de los submarinos en tres momentos diferentes, y hundimientos de barcos y submarinos) ; perfiles longitudinales de las dos clases más importantes de submarinos, como también 24 fotos de bases militares, barcos y comandantes de ambos lados. En anexo contiene listas de todos los submarinos activos en el Caribe (según misiones y tonelaje hundido) de los submarinos de "mayor éxito", en total y según acciones de cada uno, de los comandantes de submarinos más importantes, de las bases en Francia, de las unidades aliadas de defensa y de las escoltas de los convoyes. Complementan la obra referencias bibliográficas, registros de los nombres de los barcos y un registro de materias y personas.

Como podemos observar detrás de las desapariciones "sin explicación" empieza a verse un teatro de operaciones que no es muy conocido, por no decir totalmente desconocido para la mayoría del público que brinda, en definitiva, una perfecta explicación de lo

sucedido. Pero el hecho de que existieran combates muy cercanos a ciudades y poblaciones y que las mismas no se enteraran de lo ocurrido, solo encuentra una explicación, como dijimos antes, en el ocultar de manera premeditada desde sectores del poder de turno, quienes censuraron a los medios de difusión para que la "acción" no llegara a la conciencia de la gente común, de la población, del votante norteamericano.

Pero veamos un poco más de la trama para entender algunos detalles que hicieron al mito.



Los Estados Unidos se ven sorprendidos por el rápido ataque de los submarinos alemanes que ocurre prácticamente es su vereda, o en su patio trasero como les gusta decir a los estadounidenses, y

extrañamente tardan más de dieciocho meses en reaccionar. Cabe aquí hacerse la pregunta: ¿a que se debió esta supuestamente lenta y tardía reacción? Pensemos por un momento lo que significaba tener a los submarinos alemanes en su propio terreno, cerca de sus puertos, disparando sus armas sin ninguna resistencia. Por un lado les paralizaron el transporte marino de todo tipo de cargas, pero por otro lado les permitió eliminar de sus flotas todos los barcos obsoletos que de todas maneras iban a ser sacados de circulación con el consiguiente gasto que esto significaba para las empresas dueñas de aquellos barcos, las navieras. En ese momento es posible que se presentaran dos opciones: o los vendían como chatarra, lo que normalmente hacían, o los enviaban a la muerte contra los U-Boot, lo que podía suceder en viajes normales por las rutas que sabían infestadas de submarinos, o como señuelos para navegar en los bordes de los convoyes de los estadounidenses, donde los barcos que se querían proteger se los ponía en el medio y los que iban a la muerte en los bordes. Posiblemente todas esas naves estaban aseguradas y las compañías solo pagarían si las naves se hundían o sus cargas se perdían. Así que gran cantidad de barcos (descartables) fueron enviados desaprensivamente en viajes que se sabían eran los últimos. Tal vez esto explique el por qué muchos de los barcos "desaparecidos" en el Triángulo de la Bermudas eran barcos de río con fondos planos no aptos para la navegación marina. ¿Quizás porque fueron enviados a ser hundidos en misiones especialmente preparadas con el fin de que se fueran a pique? Es una teoría plausible. Posiblemente las compañías de seguros tardaron en reaccionar y comprender que era lo que realmente estaba sucediendo, o -yendo un poco más allá-, al ser los mismos los dueños de las navieras y de las compañías de seguros quizás pagaron a través de los reaseguros con el estado, o con Londres como era lo más común. Una vez más el estado o las reaseguradoras inglesas pagarían los platos

rotos, y las navieras transformarían su basura en dinero.

También habría que evaluar que la situación de indefensión de los buques que navegaban esas aguas hacía que sus países de origen le pidieran a los EE. UU. que los protegiera. Los hundimientos se producían en aguas controladas mayormente por los EE. UU. y el motivo de estos era la guerra, una guerra en la que EE. UU. era parte declarada. Pensemos que los hundimientos fueron cientos en muy pocos meses. Algunas fuentes llegan a contabilizar más de 600 buques en seis meses.

Esta presión ejercida por los hundimientos permitió a EE. UU. lograr acuerdos de "cooperación" muy ventajosos con aquellos países que lo solicitaron, y por lo general explotaciones de 100 años a favor de EE. UU..

Hemos de mencionar 50 barcos brasileños hundidos frente a Venezuela lo que llevó a Brasil a ingresar a la guerra como parte de los aliados.

Es inevitable suponer que las incursiones de los submarinos alemanes le brindaron a los EE. UU. una posición de poder y de casi extorsión hacia los países dueños de los barcos, o de aquellos que necesitaban las mercancías que estos llevaban. También con respecto a las instalaciones lesionadas por los ataques en tierra, como las refinerías de petróleo o puertos, tanto del golfo de México como de las islas del Caribe y Cuba.

Un ejemplo de ello fue aquel "alquiler gratuito" del que hablábamos antes. También varios tratados y acuerdos que fueron firmados entre Estado Unidos y algunas naciones latinoamericanas. Cuba fue signataria de varios de estos Acuerdos de carácter militar, entre ellos el suscrito a mediados de 1942, convirtiéndose en una de las naciones

más comprometidas.

Cuba

Cuba había sido proveedor de azúcar de caña y alcoholes de EE. UU., y también vendía el resto de su producción a países de oriente. Al entrar EE. UU. en la segunda guerra y ante la amenaza permanente de los submarinos alemanes, EE. UU. e Inglaterra ofrecieron a Cuba comprarle la totalidad de la producción. El azúcar era clave en la raciones de los soldados en la guerra. Obviamente Cuba aceptó. Es claro que era eso o no vender, ya que sin la protección de los convoyes estadounidenses las cargas de azúcar cubano difícilmente hubiesen logrado salir del Caribe. Por lo que sin que se mencione tal presión se inició una puja de extorsiones de precios, fletes, cantidades a comprar, etc.

En determinado momento de las negociaciones EE. UU. intentó que Cuba se hiciera cargo del costo del flete marítimo, el que se había triplicado debido a los U-Boots. En aquellos tiempos La delegación cubana alegó que dadas las condiciones de la guerra había desaparecido el mercado de fletes y todo el tonelaje de transporte disponible era controlado por la Comisión Marítima de Estados Unidos.

La prensa estadunidense[6] fue parte de las presiones sobre Cuba intentando conseguir apoyo por parte del pueblo estadounidense para boicotear la compra de azúcar acusando a la isla de experimentar un enriquecimiento desmedido, lo que fue desmentido por las asociaciones de colonos y hacendados, así como por otras instituciones e instancias gubernamentales. Los analistas más perspicaces consideraban que esos manejos de los medios informativos respondían en realidad a una campaña que se proponía preparar al público americano para una sensible escasez de azúcar e

inducirlo al consumo de edulcorantes sustitutivos.

[6] Especial irritación causó un artículo de la revista Time que acusaba a Cuba de enriquecerse a costa de las ventas globales propiciadas por la guerra. Véase Cuba Económica y Financiera, junio de 1942, p. 17

Panamá

Durante la Segunda Guerra Mundial, EE.UU. mantuvo unos 63.000 soldados en Panamá y forzó a suscribir un acuerdo para establecer más de cien bases militares al interior de Panamá, aparentemente para defender el canal. Sin embargo, algunas de estas tropas fueron desplegadas para un proyecto de pruebas de armas químicas, con el objetivo de ver cómo reaccionaban éstas en las selvas tropicales, durante la preparación de una anticipada guerra química contra los japoneses en el Pacífico.

Puerto Rico

Estados Unidos amplió dramáticamente su presencia militar en Puerto Rico antes y durante la Segunda Guerra Mundial, estableciendo la estación naval de Roosevelt Roads y expropiando tierras para área de bombardeo y maniobras en las islas de Vieques y de Culebra.

Colombia

Tras el establecimiento del principio de ayuda recíproca y cooperación defensiva en la Segunda Reunión de Consulta de los

Cancilleres (La Habana, 1940), y luego de una nueva reunión a principios de 1942 en Río de Janeiro, el gobierno colombiano inició conversaciones con los Estados Unidos para recibir materiales bélicos de ese país. Como resultado, el 17 de marzo de 1942 se firmó entre los dos países el Convenio de Préstamo y Arriendo, por medio del cual Estados Unidos se comprometió a suministrar a Colombia material de defensa hasta por un valor aproximado de 16 millones de dólares sin costo alguno y con la posibilidad de adquirirlos después de la guerra con un descuento del 50% de su valor. (Bushnell, 1984: 134-135). Aunque no todas las solicitudes colombianas para transferencias de armas fueron atendidas por el gobierno estadounidense, este convenio se convirtió en un importante antecedente para lo que sucedería más tarde durante la Guerra Fría.

Tripulaciones, y testigos

Hasta allí podríamos ver un aprovechamiento de determinada coyuntura para hacer negocios y montar bases estadounidenses en países de la región, algo que los estadounidenses nunca desprecian, pero ¿y las tripulaciones? Los marineros, los navegantes, todo ese personal, esa tripulación ¿qué pasó con ellos?

Según algunos relatos es claro que habría existido orden de no dejar testigos. Testimonios que recuerdan a la "censura voluntaria" en plena acción.

Veamos el "incidente" de Laconia, que fue una serie de eventos que rodearon el hundimiento de una nave británica en el Océano Atlántico el 12 de septiembre de 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, y un ataque aéreo posterior contra submarinos alemanes e italianos involucrados en intentos de rescate. El RMS Laconia, llevaba unos 2.732 tripulantes, pasajeros, soldados y prisioneros de guerra, fue torpedeado y hundido por el U-156, un submarino alemán, frente a la costa de África Occidental. Operando parcialmente bajo los dictados de las antiguas "reglas de premios"[7], el comandante de submarinos Korvettenkapitän Werner Hartenstein, comenzó de inmediato las operaciones de rescate. El U-156 transmitió su posición en canales de radio abiertos a todas las potencias aliadas cercanas, y se les unieron las tripulaciones de varios otros submarinos en las cercanías.

Vista frontal de tres cuartos sobre la proa desde una torre de mando submarina de otro submarino con numerosas personas paradas en ambos submarinos, en el mar.

Fecha: 12-24 de septiembre de 1942 (12 días)
Ubicación: 210 km (110 nmi) NNE de la Ascensión
Bajas y Damnificados: 100 tripulación británica, 30 guardias polacos
Pérdidas: 1 crucero mercante armado, 1,600 muertos, 1,100 rescatados

El U-156 y U-507 recogieron a los sobrevivientes de Laconia el 15 de septiembre, tres días después del ataque.

Después de salir a la superficie y recoger a los sobrevivientes, quienes se alojaron en la cubierta de proa, el U-156 se dirigió a la superficie con pancartas de la Cruz Roja para reunirse con los barcos franceses de Vichy [8] y transferir a los sobrevivientes. En el camino, el submarino fue descubierto por un bombardero Libertador B-24 de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE. UU. La tripulación, después de informar la ubicación, las intenciones y la presencia de los supervivientes del submarino, recibió la orden de atacar al

submarino. El B-24 mató a docenas de sobrevivientes del Laconia con bombas y ataques de sus armas, obligando al U-156 a arrojar al mar a sus sobrevivientes restantes y zambullirse para evitar ser destruidos.

[7] Prize / praiz / es un término usado en la ley del almirantazgo para referirse a equipos, vehículos, embarcaciones y carga capturados durante un conflicto armado. El uso más común del premio en este sentido es la captura de un barco enemigo y su carga como premio de guerra. En el pasado, la fuerza de captura comúnmente se asignaba una parte del valor del premio capturado. Las naciones a menudo otorgaban cartas de marca que permitían a las partes privadas capturar propiedades enemigas, generalmente barcos. Una vez que el barco estuviera asegurado en un territorio amigo, sería objeto de un caso de premio, un procedimiento in rem en el que el tribunal determinó el estado de la propiedad condenada y la manera en que se debía disponer de la propiedad.
[8] La Francia de Vichy o régimen de Vichy (en francés, Régime de Vichy) es el nombre con que informalmente se conoce al régimen político instaurado por el mariscal Philippe Pétain en parte del territorio francés y en la totalidad de sus colonias, tras la firma del armisticio con la Alemania nazi en el marco de la Segunda Guerra Mundial, subsistiendo hasta agosto de 1944.

Las operaciones de rescate fueron continuadas por otros buques. Otro submarino, el U-506, también fue atacado por aviones estadounidenses y obligado a bucear. Un total de 1.113 sobrevivientes fueron rescatados, sin embargo 1.619 fueron asesinados, en su mayoría italianos. El evento cambió la actitud general del personal naval de Alemania para rescatar a los marinos aliados varados. Los comandos de la Kriegsmarine fueron emitidos en breve por el Gran Almirante Karl Dönitz, -la Orden de Laconia -, que prohibió específicamente cualquier intento de ese tipo y dio paso a una guerra submarina sin restricciones durante el resto de la guerra.

Los pilotos del B-24 informaron erróneamente que se había hundido al U-156, y fueron galardonados con medallas por su "valentía". Ni los pilotos estadounidenses ni su comandante fueron castigados o

investigados, y el asunto fue olvidado por el ejército estadounidense. Durante los últimos juicios de Nuremberg, un fiscal intentó citar la Orden de Laconia [9] como prueba de crímenes de guerra por parte de Dönitz y sus submarinistas. La estrategia fue contraproducente y causó mucha vergüenza a los Estados Unidos al surgir el informe completo de aquel incidente.

Aunque esta situación del Laconia ocurrió lejos del Caribe de todas maneras podemos ver la línea que seguían las directivas estadounidenses con respecto a los submarinos y a los sobrevivientes / testigos.

[9] Orden Laconia: Este es el documento conocido como la Orden Laconia, que se utilizó en los Juicios de Nuremberg para condenar al Gran Almirante Dönitz por crímenes de guerra. La orden 56 fue emitida después del incidente del Laconia, en el cual el comandante del submarino U-156 trató de rescatar a más de 2.000 hombres, entre los que se encontraban mujeres y niños y pidió ayuda a cualquier barco en los alrededores para salvar a los supervivientes. Las respuesta fue un ataque aéreo ordenado por la aviación de Estados Unidos desde la Isla Ascención. Debe recordarse que bajo este mismo tipo de órdenes operaban en el Pacífico los submarinos estadounidenses. Se presenta además de la traducción al castellano, el original en alemán.

Sobrevivientes

SS Norlantic

Con respecto al trato de los sobrevivientes por parte de la marina alemana recordemos al SS Norlantic, buque de carga de 3.860 GRT [10] con bandera norteamericana, hundido en la mañana del 13 de mayo en el Caribe por un U-Boot. Esta nave transportaba carga desde Pensacola, Florida, a Venezuela cuando fue atacada por el U-69 a 90 millas (140 km) al este de Bonaire. A las 03:38, el U-69, bajo el mando de Kptlt. Ulrich Graf: disparó dos torpedos desde una

posición de superficie. Ambos torpedos fallaron, por lo que Graf ordenó a su tripulación que cerrara el rango a 2.200 yardas (2.000 m) y abriera fuego con el cañón de cubierta. A las 03:47 el U-69 comenzó a bombardear al Norlantic mientras intentaba huir de la escena. Después de varios golpes, el barco estadounidense les indicó a los alemanes que cesaran el fuego para que pudieran escapar del hundimiento en sus balsas salvavidas. Los alemanes suspendieron el fuego mientras bajaban dos botes salvavidas; luego a las 04:11 dispararon un golpe de gracia que golpeó la sala de calderas del Norlantic. Éste se hundió, llevando a seis hombres con él, dos hombres murieron por el torpedo y cuatro hombres más a causa de los bombardeos. La tripulación superviviente de Norlantic estuvo a la deriva en el mar durante varios días antes de ser rescatada por los barcos aliados.

[10] Gross Registered Tonnage (GRT): Tonelaje de registro bruto (TRB): Vessel tonnage used to set premium amount (GT or GRT). Tonelaje del buque considerado para fijar la cuantía de la prima (GT o TRB).

SS George Calvert

El SS George Calvert era un barco de guerra de un solo cañón. Durante la guerra navegaba desde el este de Cuba cuando fue hundido por el U-753 el 20 de mayo de 1942. Diez hombres murieron cuando tres torpedos se estrellaron contra el barco y este estuvo bajo el agua en cuestión de minutos. Los tripulantes sobrevivientes fueron capturados por los alemanes e interrogados antes de ser liberados en varios botes salvavidas. Tres guardias armados fueron muertos en el enfrentamiento y el resto de los sobrevivientes llegaron a la costa cubana.

Por lo general los sobrevivientes eran llevados a países del Caribe, o a las islas para su recuperación, pero no a las bases u hospitales estadounidenses en el continente, es más, muchos fueron enterrados en las islas. Es claro que lo que se buscaba desde los que controlaban la zona de operaciones era minimizar la información que llegaría al pueblo en general. Evitar a los testigos y a periodistas que intentaran averiguar lo que no se debía saber o trascender.

Censura y ocultamiento

(Extracto de la nota de: New England Historical Society)

The Burning Shore por Ed Offley

"Mientras miles de habitantes de Nueva Inglaterra miraban al cielo en busca de aviones enemigos, pocos tenían idea de la carnicería causada en las aguas cercanas.

La Marina de los Estados Unidos mintió al público sobre los aterradores ataques de submarinos. Los medios de comunicación aceptaron la censura del gobierno, que ayudó a ocultar la incompetencia del ejército en la protección de la navegación y las vidas de los marinos mercantes.

El nativo de New London, Connecticut, Ralph Sturgis fue uno de los pocos que supo sobre los ataques con submarinos. El dirigió un puesto de observación en Fishers Island en Long Island Sound.

"Miraba a los barcos salir, y probablemente una hora más tarde recibía un mensaje de radio que decía que el barco se había hundido", recordó Sturgis. "Los alemanes solían operar justo al lado de la costa y normalmente hundían los barcos, realmente era algo grande".

Mintiendo

En la tarde del 11 de enero de 1942, Reinhardt Hardegen, el audaz capitán del submarino U-123, preparó el arma. Vio al gran carguero británico Cyclops, que transportaba a marineros chinos y llevaba cargas a las islas británicas, a 300 millas al este de Cape Cod en aguas canadienses. El U-123 envió un torpedo al Cyclops que lo cortó en dos.

El Cyclops perdió 87 pasajeros y tripulación. 95 sobrevivientes pasaron 20 horas soportando frío y viento en botes salvavidas antes de que fueran recogidos. Dos días después, la Armada hizo un anuncio críptico: un barco mercante no identificado se había hundido en Canadá.

Abandonando a los sobrevivientes

En la madrugada del 15 de enero, el U-123 se acercó al puerto de Nueva York. Desde el puente del submarino, Hardegen pudo ver las luces de los rascacielos de Manhattan. "No puedo describir el sentimiento con palabras", dijo, "pero fue increíble, hermoso y asombroso". . . "Fuimos los primeros en estar aquí, y por primera vez en esta guerra, un soldado alemán miraba hacia la costa de los Estados Unidos".

Más tarde esa noche, el puesto de observación del U-123 veía las brillantes luces de Nueva York cercanas al submarino. El

petrolero británico, el Norness, transportaba petróleo a Gran Bretaña. Este fue un blanco fácil contra la costa brillantemente iluminada. El U-123 torpedeó al petrolero, y en pocos minutos la explosión envió una bola de fuego a 650 pies en el cielo (200mts).

Murieron treinta y seis tripulantes; seis sobrevivieron. La gente en los Hamptons llamó para reportar el incendio a 27 millas de distancia. El ejército de los Estados Unidos no respondió. No hubo avión, no hubo guardacostas, nada. Hardegen ni siquiera se molestó en sumergir el submarino.

A lo largo de la Operación Drumbeat (Golpe de tambor), los militares dijeron lo menos posible sobre los ataques con submarinos en la costa este. Solo si el enemigo sabía de hundimientos, o si habían sido presenciados por personas a lo largo de la costa, la Marina podía revelar ataques exitosos de submarinos.

El 23 de enero, un portavoz anónimo de la Armada dijo a la prensa que los Estados Unidos habían hundido algunos de los submarinos. La declaración había sido una mentira.

Silencio de radio

En las primeras tres semanas de enero, el U-123 destruiría ocho barcos y dañaría un noveno. Durante ese tiempo, los nueve submarinos alemanes en el Atlántico destruyeron 35 barcos mercantes aliados y un destructor británico y mataron a 1.219 tripulantes y pasajeros.

En febrero, la matanza continuó. Dieciséis submarinos destruyeron otros 34 buques mercantes aliados y un buque de guerra entre Nueva Escocia y Venezuela y 15 buques más, -en su mayoría petroleros-, en el Caribe. El buque de carga Dixie Sword se hundió el 12 de febrero de 1942 cerca de la isla Monomoy, cerca de Cape Cod.

Los Estados Unidos no dispararon ni un solo tiro en su defensa.

Pero para entonces, el ejército de los Estados Unidos comenzó a tomar algunas medidas defensivas contra los ataques con submarinos. Se colocaron campos de minas en los puertos y se colocó artillería móvil para proteger los puertos. Se ordenó a los barcos y aviones de la costa que estuvieran listos para el combate. Era algo, al menos.

La permanente negación y una costa iluminada

En marzo, los submarinos atacaron 48 barcos y casi todos se hundieron. Eran presas fáciles ya que los submarinos podían ver las naves fácilmente contra los carros, edificios, farolas y carteles iluminados a lo largo de la costa. Las U-Boot continuaron operando libremente gracias a las luces encendidas.

Los ataques con submarinos estaban destruyendo barcos más rápido de lo que los británicos y los estadounidenses podían reemplazarlos. (…)"

Remolque

Los barcos dañados que no habían llegado a hundirse eran llevados a un puerto donde se los pudiera reparar, o, en algunos casos, aquellos barcos que no estaban en condiciones de navegar por sus propios medios eran remolcados para cambiar su locación y ser torpedeados y hundidos, en algunas ocasiones por segunda vez.

Es claro que un barco -para servir de señuelo- no era necesario que navegara por sus propios medios, por lo que muchos de ellos eran remolcados en la periferia de los convoyes, vacíos, o con poca carga, y con mínima tripulación. Estos -aunque no fuesen hundidos por los submarinos- pudieron haber sido abandonados al ser hundida la nave que los remolcaba.

Hemos de recordar cuantos barcos fueron encontrados en el famoso "triángulo" navegando a la deriva, sin rastros de violencia y sin tripulación.

USS Erie

El cañonero estadounidense USS Erie escoltaba el convoy TAG-20 en el Caribe entre Trinidad y la Bahía de Guantánamo cuando fue atacado a 10 millas al sur de Curazao por un submarino alemán en noviembre de 1942. El U-163, bajo el mando de Kurt-Eduard Engelmann, emergió y disparó tres Torpedos al Erie. Los estadounidenses al divisar el submarino y los torpedos tomaron maniobras evasivas. El Erie escapó de dos de ellos pero fue golpeado por el tercero y gravemente dañado. Su tripulación lo llevó a tierra en la orilla cercana y este se incendió durante varias horas antes de que las llamas fueran controladas. Las fuerzas estadounidenses sufrieron

siete muertos y once heridos en el ataque. Más tarde, el Erie fue remolcado al puerto Willemstad de Curazao, pero volcó y se hundió el 5 de diciembre.

Sirva el Erie de ejemplo.

Submarinos alemanes en Bahamas

En su libro "Drifting to the Duchess" Eric Wiberg narra:

"La mañana del sábado 7 de agosto de 1943 comenzó clara y tranquila, con buena visibilidad desde el acantilado en el que se alza la ciudad de Clarence Town, Long Island, Bahamas. Durante el verano, cuando la escuela no estaba en funcionamiento, el joven Ancil Rudolph Pratt pudo sacar los caballos de su padre para pastar por la mañana. A él y a sus amigos, Wellington Smith, Kipling Simms, Jeffrey Strachan e Isaac Taylor, les gustaba llevar los caballos a la costa sureste de Clarence Town y disfrutar jugando a la orilla del mar mientras los caballos comían el pasto fresco.

Pratt recuerda que era un día claro y soleado y que los chicos habían llegado a los acantilados alrededor del mediodía cuando todos vieron algo tan inusual (lo confirmaron más tarde mirando fotos), que lo recordarían para siempre. Estaban a varias millas al sureste de la ciudad en los acantilados cuando un barco de algún tipo emergió del agua a unas dos millas mar adentro. Ellos podían ver claramente la "vela" o la torre de mando, pero no si había personas en la cubierta o a bordo. La nave se movía lentamente dejando una estela detrás. Los chicos podían ver claramente las armas en cubierta.

A juzgar por la distancia comparativa entre los postes telefónicos tendidos a lo largo de la costa, que estaban separados aproximadamente unos 200 pies entre unos y otros, la longitud de la embarcación habría sido de aproximadamente 200 pies (60mts). Luego de diez o quince

minutos, el submarino se sumergió, aunque todavía podía verse una especie de mástil de radio.

El sol estaba sobre sus cabezas en pleno mediodía, el submarino se dirigía de izquierda a derecha alejándose de la tierra, hacia el sureste. Las espaldas de los chicos daban a los altos arbustos y árboles. Ellos se quedaron observando cómo el mástil atravesaba el agua y se alejaba.

El canal de Long Island fue utilizado por varios submarinos alemanes e italianos en la Segunda Guerra Mundial, tales como el submarino italiano Finzi y los submarinos alemanes U-84, U-108, U-129, U-185, U-508, U- 732, y U-751. El U-84 habían transitado el Canal Crooked Island al este de Long Island el 10 de julio de 1942, y el Almirantazgo británico informó sobre un submarino descubierto el 22 de julio, que también podría haber sido el U-129 bajo el mando de Hans-Ludwig Witt, sin embargo, el submarino fue descripto con rumbo al sureste (la misma dirección que el U-84). El posible que Witt se dirigiera a Europa.

Ninguno de los dos ha podido verificarse con certeza, aunque posiblemente el avistamiento del U-84 se realizó en una fecha anterior por un pescador y se informó el 22 cuando regresaban. La fuente del avistamiento fue "Hardbargain South Side Long Island South East". Hard Bargain había sido una comunidad de extracción de sal en gran parte abandonada, también al sur de Clarence Town Long Island.

Dada la certeza de ser un sábado a principios de agosto de 1943, fue mucho más fácil verificar el avistamiento por parte del joven Pratt y sus amigos.

El sábado 7 de agosto de 1943, Oberleutnant zur See Claus-Peter Carlsen, de 23 años, estaba transportando su submarino el U-732 a Brest, Francia. Este se encontraba en el día 58 de una patrulla de 83 días durante los cuales atacó a las naves Aliadas tres veces y fue contraatacado también a su vez, primero por dos aviones de reconocimiento del Kingfisher de EE. UU. y otra vez expulsado de un convoy por dos destructores estadounidenses. En la tarde del viernes 6 de julio, el U-732 puso la costa norte de Cuba a popa y pasó al oeste de Great Inagua, en el sur de las Bahamas. A las 10 pm hora local del día 6, Carlsen anotó en el libro de registro del submarino, o KTB, que tenía la intención de tomar un curso sinuoso a través de Crooked Island Passage como parte de su viaje de regreso.

El sábado, a las dos de la madrugada, el U-732 tuvo a alcance visual a Castle Island Light en el extremo sur o en la isla de Acklins. El capitán señaló que la luz "brillaba pacíficamente y era muy buena para fijar la posición". A las 5:30 am, el submarino se sumergió, habiendo ventilado y cargando sus baterías en la superficie. Al sumergirse, se hizo menos vulnerable a la detección y al ataque por parte de aviones y barcos enemigos, sin embargo, su tránsito del paso de manera sinuosa se completó casi a la mitad. Ellos debían verificar su posición antes de terminar. A las 10 de la mañana, estaban al sureste de la costa de Long Island y, a primera hora de la tarde, estaban a solo siete u ocho millas de tierra. Si el submarino hubiese estado en la superficie, seguramente este habría sido visible desde una elevación en tierra con una visibilidad de 12 millas en un día claro.

Fue durante las horas entre las 2 de la tarde y las 4 de la tarde

(podría haber sido mediodía según la diferencia horaria entre Alemania y las Bahamas), cuando se informó sobre el submarino al este de Clarence Town. Carlsen no registró nada en su bitácora, ya sea que apareciese o no. Ciertamente, si salía a la superficie el submarino podía alcanzar cuatro veces su velocidad sumergido de aproximadamente tres nudos, lo que le permitía cubrir sustancialmente más tierra. También es posible que antes de cruzar el Atlántico, Carlsen quisiese verificar visualmente su posición, particularmente para alinear un pasaje seguro entre Samana Cay al sur y Rum Cay y San Salvador al norte.

En particular, hay dos grandes iglesias de estilo colonial español en los acantilados al este de Clarence Town, que habrían servido como balizas confiables para permitir que un capitán confirmara su posición exacta.

No sabremos con certeza si Carlsen asumió el riesgo calculado de emerger al sudeste y fuera de la vista de Clarence Town. Demostró luego, -al escribir-, una propensión a acercarse a puntos de referencia y verificar su posición tan cercanamente como al pasar por Castle Island Light unas 12 horas antes.

La evidencia sugiere que cinco pares de ojos fueron testigos de cómo el submarino emergió por poco tiempo antes de dirigirse hacia el este para liberarse de las someras Bahamas y regresar a Europa, donde el U-732 llegó el último día del mismo mes. Si es así, sería la única incidencia verificable de que un testigo vivo haya visto a un submarino alemán patrullando en la región: un sábado por la mañana de otros 1.500 días de patrullas donde el enemigo merodeaba la región

alrededor de las islas durante más de dos años y medio."

- Acerca del autor: Criado en Nassau, Eric Wiberg tiene licencia como capitán de barco y abogado marítimo. Pasó los últimos cinco años investigando y dando conferencias sobre los ataques de submarinos alemanes e italianos en el área de Bahamas para el libro "Drifting to the Duchess", publicado por Brick Tower Press de Nueva York.

Fundamentalismo

Al analizar el fenómeno del "triángulo de las Bermudas" es inevitable pensar ¿por qué los alemanes contaban con tan grande flota de submarinos, tan desarrollada tecnología, y los aliados no? ¿Qué le impidió a los aliados desarrollar sumergibles de esa envergadura?

En este punto nos topamos con una pared de creencias religiosas puritanas que hizo que los ingleses y estadounidenses no quisieran financiar el desarrollo de máquinas que se internaran en las profundidades, en los abismos por ser, según sus creencias, el lugar de la Creación donde residen los muertos, el lugar del infierno. Una resistencia que duró hasta no hace mucho.

Para los estadounidenses ha sido más sencillo hablar de investigar el cielo que el abismo marino, aunque el gasto de ir al cielo, al espacio, se multiplique por millones, y las posibilidades de traer algo de retorno sean nulas.
Hoy la prospección submarina empuja a los estadounidenses más allá de sus creencias fundamentalistas en busca de minerales que necesitan y que no pueden conseguir gratis en otros países, una situación en la que se ven acorralados no quedándoles ya otra opción. O bajan a las profundidades o deberán aceptar que las otras potencias como Rusia y China les lleven la delantera y exploten las fuentes de recursos naturales, tal como sucede en la actualidad.

Mas, al dar su visto bueno a las empresas que realizan las prospecciones chequeando el fondo marino y relevándolo con los nuevos sistemas como el sonar de barrido lateral, y otros, ya nada puede ser ocultado. Si está en el fondo del mar va a ser visto, y si puede ser visto se puede llegar allí y filmarlo con los submarinos de

grandes profundidades. Cuanta más tecnología disponible hay -y esta se encuentra disponible para todas las potencias-, más difícil se hace mantener estos secretos, mentiras y ocultamientos.

Por una cuestión de “caballerosidad” entre pares, o de mutua “cooperación” entre potencias mundiales es que existe esto de “yo no cuento si tu no cuentas”, así que cada uno mira para otro lado en temas que no les afectan directamente; pero como la información está tan a la vista termina filtrándose inevitablemente, y es lo que justamente ha ocurrido con la ingente cantidad de naves hundidas en la costa estadounidense.

Acuñando el término

"Dame toda la atención de un hombre y una manada de elefantes precedida por una banda de música puede marchar detrás de mí, y él no lo sabrá" (Vincent Gaddis)

El término "Triángulo de las Bermudas" fue creado en 1953 por varios escritores que publicaron artículos en revistas acerca de la presunta peligrosidad y misterio de la zona.

La primera mención documentada acerca del Triángulo de las Bermudas se hizo en 1950 por Edward Van Winkle Jones -periodista de Associated Press quien escribió respecto a algunos barcos perdidos en la zona de las Bahamas. Jones dijo que las desapariciones de barcos, aviones y pequeños botes eran "misteriosas", y le dio a esta zona el apodo de "Triángulo del Diablo". Estamos hablando del Señor Winkle quien era periodista y que por lo tanto conocía a la perfección el sistema de censuras y códigos que manejaba la prensa. Es inevitable pensar que sabía perfectamente el verdadero motivo de la desaparición de los buques ya que él debía haber implementado para sí mismo la "censura voluntaria" en su trabajo, y conocía los "parámetros" de esta, que noticias, o temas, podían ser mencionado y cuáles no.

Tengamos muy en cuenta que el organismo de censura gubernamental estuvo a cargo de un gerente de la Associated Press, Byron Price, quién diseñó y organizó todo el sistema de "censura voluntaria". Tanto Byron como Van Winkle pertenecían a esa agrupación.

Dos años después, en 1952, el periodista George X. Sand afirmó en

un artículo de la revista Fate que en esa zona sucedían "extrañas desapariciones marinas". Nuevamente un periodista…

En 1964, el escritor sensacionalista Vincent Gaddis (1913-1997), -quien había trabajado como reportero y editor de un periódico para una estación de radio en Varsovia, Indiana, de 1947 a 1952-, acuñó el término "Triángulo de las Bermudas" en un artículo de la revista pulp estadounidense Argosy. Al año siguiente publicó el libro Invisible horizons: true mysteries of the sea ("Horizontes invisibles: los verdaderos misterios del mar"), donde incluía un capítulo llamado "El mortal triángulo de las Bermudas". Generalmente, el periodista Gaddis es considerado el inventor del término. Otro periodista…

Es de gran relevancia lo que exponía Vincent H. Gaddis en su artículo "El arte de la honesta decepción" (The Art of Honest Deception) [11]:

> "Usted no ve solo con sus ojos, sino con su cerebro y mente, lo que soluciona la confusión de los contornos y colores, y los convierte en imágenes definidas y comprensibles. Debido a que la mente tiene mucho que ver con lo que se está observando, el engaño es posible. Su mente es un censor. Si ve a dos hombres, uno a veinte pies de distancia de usted y el otro a cuarenta, sus ojos le dicen, falsamente, que un hombre es solo la mitad de la altura del otro. Su intelecto, sin embargo, corrige esta impresión errónea. La mente, por otro lado, tiene el hábito de construir objetos e individuos familiares sobre la base de una mirada fugaz o una impresión vaga. Por ejemplo, si ves a un amigo que pasa por una puerta, es posible que solo veas un sombrero u oreja u hombro que te resulte familiar. Pero tu mente llena la imagen incompleta y te dices a ti mismo: "¡Ese es el señor Smith!" Usualmente tienes razón, pero a veces estás equivocado. Como resultado de este hábito mental no se observan los detalles. La mayoría de los hombres no pueden

decirle si los números en sus relojes son romanos o árabes, si los doce números están presentes o si el nombre del fabricante está a la vista. Los asuntos sin importancia, a pesar de una observación clara, no están registrados en la conciencia. Vemos lo que esperamos ver, y es difícil reconocer cualquier cosa que no estemos preparados para enfrentar. Si nos encontramos con un oso polar en un campo cerca de Chicago, es probable que lo reconozcamos como una gran roca blanca, hasta que se mueva o nos acerquemos a ella. Pero si supiéramos que un oso se había escapado de un circo y lo estuviésemos buscando, al principio podríamos identificar una roca como un oso. Un mago lanza una naranja al aire. Tres veces la naranja sube y baja, cada lanzamiento se realiza con los movimientos idénticos del cuerpo y las manos del artista. La cuarta vez vemos al naranja subir y desaparecer. En realidad, la naranja nunca dejó su mano derecha vacía por cuarta vez, pero la repetición de sus movimientos anteriores nos habían engañado. Observábamos lo que esperábamos ver y nos engañaron. (…) Es difícil mistificar a los niños y a los deficientes mentales porque su conocimiento general es limitado y su atención no puede distraerse ni desviarse por sugerencias de factores que no comprenden. Nunca te avergüences si eres engañado; sólo tu inteligencia ha sido probada. Supongamos que el ejecutante está causando que una bola flote en el aire. Él se refiere a los poderes del magnetismo y la energía cósmica; este sugiere que las radiaciones mentales pueden ser la respuesta. Los adultos presentes en su audiencia han escuchado que tales poderes y factores existen. Es posible que ellos no crean en sus sugerencias, pero su atención se ha alejado de lo natural y lo obvio, y buscan una solución más compleja. Los niños, sin embargo, no están prestando atención a sus comentarios. Buscan el hilo que sostiene la bola hacia arriba y, si el intérprete no tiene cuidado, finalmente la verán. Las personas inteligentes intentan explicar lo que ven en términos de su amplio conocimiento de las causas y los efectos, y las observaciones

> del intérprete ayudan a confundirlos. Por otro lado, los niños, que carecen de conocimiento adulto, dependen de la observación directa. Cuando el ejecutante apunta su dedo hacia algo al otro lado del escenario, los adultos miran en la dirección indicada, pero los niños primero miran su dedo. Cuanto más inteligente es una persona, más usa su mente en lugar de sus ojos. Así se engaña a sí mismo. (…) Redireccionar mal (con mala intención) es posible debido al poder de la sugerencia. Es un hecho psicológico que el primer impulso de la gente es creer. La duda suele ser secundaria. Y el poder de la sugerencia ejerce una tremenda influencia en nuestras vidas y opiniones. (…) "Dame toda la atención de un hombre", solía decir Harry Kellar, el famoso nigromante de la última generación, "y una manada de elefantes precedida por una banda de música puede marchar detrás de mí, y él no lo sabrá". (…) Cuanto más intentes resolver sus misterios utilizando tu inteligencia, más fácilmente te desconcertará. Así que a veces, por extraño que parezca, nos engañan porque deseamos ser engañados. Y ese es el mayor, el más importante, principio de todos."

Leyendo sus propias palabras es difícil pensar que Gaddis ignoraba el alcance de sus palabras cuando inventó la terminología "Triángulo de las Bermudas".

Es claro que luego de que la Segunda Guerra Mundial concluyera, al volver la vida a la normalidad, con el retorno de los combatientes a sus hogares; el desarme de muchas de las bases del Caribe que habían sido creadas o reforzadas por la guerra antisubmarina, y al iniciarse las investigaciones de los hechos ocurridos durante el conflicto salieron a la luz una cantidad de incidentes que no habían tenido explicación. De repente la costa de Bahamas aparecía como un lugar de barcos perdidos, no solo Bahamas sino el Golfo de México y todo el Caribe. Si la investigación se hubiera movido dentro del Golfo de México no hubiese habido forma de mantener el ocultamiento, por lo

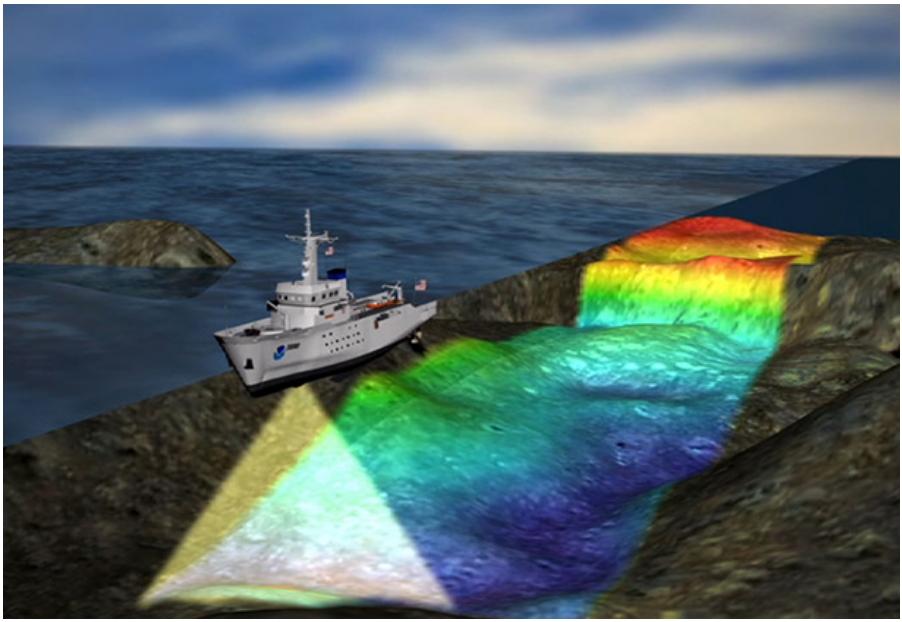
que se debía mover el foco hacia afuera de la zona petrolífera que había sido el gran motivo de las incursiones de los U-Boot, y así nos encontramos hablando de un sector externo al golfo en el triángulo entre Bermudas, Miami, y Puerto Rico. Un lugar de mar abierto, sin nada en particular, nada de interés, con enormes profundidades que hacían imposible su investigación. Lo que allí se había ido al fondo del mar, no era recuperable y ni siquiera se le podía intentar echar una mirada, una mirada que podría aclarar los motivos de su desaparición. Una perfecta distracción al estilo de los ilusionistas. Mientras el público observaba fascinado el Triángulo de las Bermudas a sus espaldas pasaba "una manada de elefantes con una banda tocando delante", en pleno Golfo de México. Cualquier naufragio -de los que ocurren normalmente en todas partes del mundo-, allí se convertía en "misteriosa desaparición", con lo que cada vez que alguien hacía referencia a un barco desaparecido en la zona (aunque fuese frente a Venezuela), terminaba siendo parte del "misterio de Bermudas".

Podemos entender la censura en el contexto de la guerra, pero una vez que esta concluyó ¿qué sentido tenía mantener el silencio?, ¿que se ganaba manteniendo el encubrimiento? Es inevitable pensar en todas esas tripulaciones "desaparecidas" y en la necesidad de sus familiares de encontrar una respuesta sobre el destino de sus seres queridos.

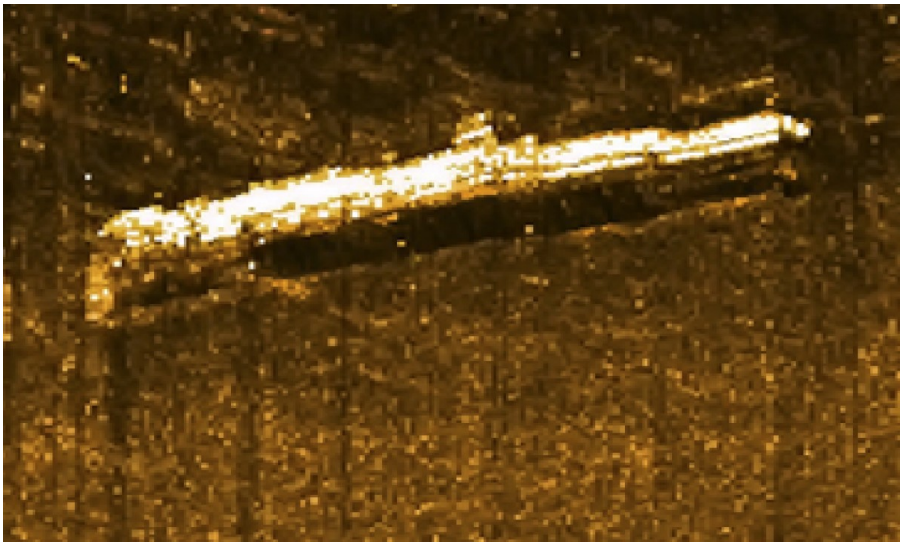
De esta manera la Guerra del Caribe había desaparecido en la niebla del Triángulo Bermudas. EE. UU. nunca había sido cercada por los nazis, el país era inmune a los ataques y los ciudadanos podían estar tranquilos de ingresar a cualquier guerra en cualquier parte del mundo. Los conflictos armados no llegarían a sus tierras o a sus costas.

Pero todo tiene su fin, más tarde o más temprano. Con la llegada de las nuevas tecnologías de prospección submarina tales como el sonar multihaz, el de barrido lateral, la fotogrametría, relevaciones satelitales y los submarinos de grandes profundidades controlados remotamente, el misterio que guardan las profundidades comienza a develarse de la mano de buscadores de tesoros, empresas privadas, naturalistas, documentalistas etc. etc. Un público numeroso, no siempre bajo el control del estado norteamericano, siendo así como se han encontrado decenas, centenares, de barcos de todo tipo y muchos submarinos alemanes mostrando la verdad de lo sucedido con irrefutables evidencias.

[11] http://www.strangemag.com/artofhonestdecept.html

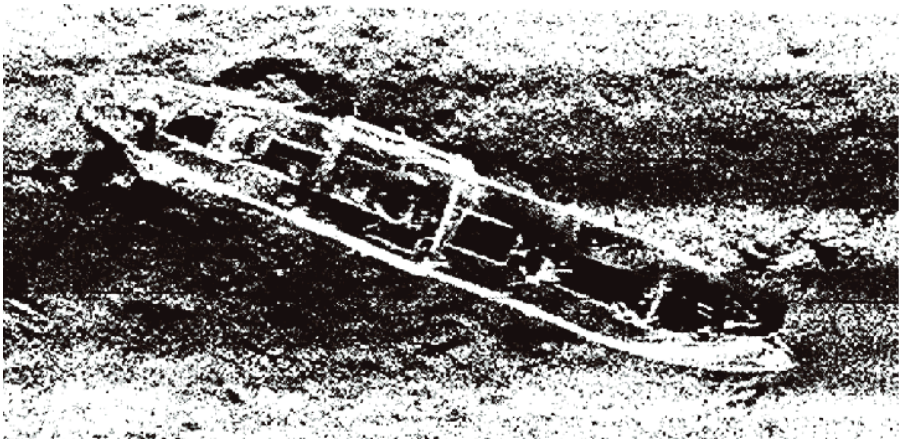


Biometría multihaz



El submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial fue localizado casi 70 años después de que lo hundieran navíos estadounidenses en aguas de la isla de Nantucket, en el Océano Atlántico, frente a las Bahamas. El U-550 fue hallado por un grupo organizado por el abogado estadounidense Joe Mazraani y financiado por fuentes privadas, en el que algunos llevaban dos décadas buscando la nave. Fue el segundo viaje de los integrantes a ese lugar en dos años.[12]

[12] https://expansion.mx/economia-insolita/2012/07/28/encuentran-submarino-70-anos-despues



Datos de Sonar de barrido lateral obtenidos en 2001 de las AUV HUGIN 3000 de un barco hundido en el Golfo de México durante la Segunda Guerra Mundial. C & C Technology Inc. (Cortesía del National D-Day Museum, Nueva Orleans) [13]

[13] https://www.researchgate.net/figure/Side-scan-SONAR-data-obtained-in-2001-from-the-HUGIN-3000-AUVs-of-a-ship-sunk-in-the-Gulf_fig28_302546326

Por supuesto que luego del final de la guerra y para que no se notara que las desapariciones habían sido en su mayoría en esa época, se habría aumentado la incertidumbre sobre algunos hechos navales típicos, y se los había llevado al terreno de lo "sobrenatural" para que el conflicto del Caribe quedara atrás, que fuera solo un árbol más en el bosque. Como se suele decir, si se quiere ocultar un árbol que mejor lugar que un bosque. Un bosque de barcos hundidos por supuestas fuerzas extrañas.

Arrecifes artificiales

Eufemismos y ¿"censura voluntaria"?

Puede resultar interesante que se hable de "Arrecifes artificiales", y no de guerra en las costas de EE. UU. . Veamos un artículo -de tantos-, que habla tangencialmente de los hundimientos que inevitablemente encontraron al realizar las prospecciones, y como estas prospecciones se realizaron con herramientas accesibles y disponibles para el público en general como por ejemplo los pequeños submarinos controlados remotamente con cámaras de alta resolución ROV (acrónimo del inglés Remote Operated Vehicle, Vehículo operado a distancia).

Dicen Robert A. Church, Daniel J. Warren, y Jack B. Irion, en su trabajo: Análisis de los naufragios de aguas profundas en el Golfo de México. Efecto de los arrecifes artificiales de seis naufragios de la Segunda Guerra Mundial[14]:

> "En 2004, investigadores de toda América del Norte se reunieron para investigar seis naufragios de la Segunda Guerra Mundial descubiertos en el Golfo de México. El equipo científico incluyó a arqueólogos marinos, microbiólogos, zoólogos de vertebrados e invertebrados marinos, un biólogo molecular, un oceanógrafo, técnicos de vehículos operados a distancia y topógrafos marinos profesionales. El Departamento del Interior de los EE. UU., El Servicio de Gestión de Minerales y la Oficina Nacional de Exploración e Investigación Oceánica y Atmosférica de Exploraciones e Investigaciones Oceánicas patrocinaron este proyecto multidisciplinario bajo los auspicios del Programa de

Asociación Oceanográfica Nacional. La participación organizativa incluyó seis universidades, dos organizaciones sin fines de lucro, tres compañías comerciales y tres agencias federales. Los seis buques estudiados fueron víctimas de la Segunda Guerra Mundial. Cada uno se encontró durante las prospecciones modernas de petróleo y gas en profundidades de agua que van desde 87 hasta 1.964 metros. Hoy en día, estos pecios (restos de artefactos) funcionan como arrecifes artificiales. Sus fechas de hundimiento bien documentadas ofrecen a los biólogos una oportunidad única para estudiar el "efecto de arrecife artificial" de las estructuras hechas por el hombre en aguas profundas. Históricamente, estos sitios representan un campo de batalla submarino y un recurso histórico vital que documenta un área poco estudiada de la historia mundial. Conservan información vital para la comprensión académica y popular del impacto de la Segunda Guerra Mundial en el Golfo de México, en el frente doméstico estadounidense y en el mundo en general. (…)

Durante la Segunda Guerra Mundial, los submarinos alemanes hundieron 56 buques mercantes en el Golfo de México. Como resultado, el Golfo contiene una de las mayores concentraciones en todo el mundo de navíos aliados hundidos por submarinos alemanes. En la actualidad, los restos de 18 de esos buques y el único submarino alemán hundido en el Golfo, el U-166, han sido identificados en aguas federales como resultado de las encuestas de la industria petrolera requeridas por el Servicio de Administración de Minerales del Departamento del Interior de los Estados Unidos (MMS). En conjunto, estos sitios representan un campo de batalla submarino único y un recurso histórico vital que documenta un período poco estudiado pero importante en la historia de Estados Unidos. Estos sitios también representan arrecifes artificiales creados en fechas conocidas que ofrecen a los biólogos una oportunidad única para estudiar el "efecto de arrecife artificial" de estructuras artificiales en aguas profundas. En el verano de 2004, un equipo multidisciplinario compuesto

por arqueólogos, biólogos, cineastas, oceanógrafos, topógrafos profesionales y operadores de vehículos operados a distancia (ROV) trabajaron juntos en el Proyecto Deep Wrecks para documentar y analizar los aspectos biológicos y arqueológicos de seis Naufragios de la era de la Segunda Guerra Mundial en las aguas profundas del Golfo de México (Servicio de Administración de Minerales, 2007; Church et al., 2007).

Los buques (Virginia, Halo, Gulfpenn, Robert E. Lee, Alcoa Puritan y U-166) se perdieron debido a la actividad en tiempos de guerra en 1942. Cada uno de los naufragios se descubrió durante las encuestas de petróleo y gas y se informó a MMS según lo exigen las regulaciones federales.

La profundidad del agua en los sitios de naufragio varió de 87 a 1.964 metros. Cada naufragio se investigó para determinar los límites del sitio, la elegibilidad del Registro Nacional de Lugares Históricos, el estado de conservación y estabilidad, y el potencial de estas estructuras artificiales para funcionar como arrecifes artificiales en aguas profundas. (…) La MMS y la Oficina de Exploración Oceánica (NOAA OE) de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica patrocinaron el estudio bajo los auspicios del Programa Nacional de Asociación Oceanográfica (NOPP). La MMS contrató a C & C Technologies Inc. (C & C) para gestionar el proyecto, proporcionar apoyo de encuestas y realizar el análisis arqueológico. Además de las tres agencias gubernamentales, investigadores de seis universidades, tres empresas privadas y dos organizaciones sin fines de lucro colaboraron para que el proyecto fuera un éxito; las personas que participaron directamente en el proyecto se enumeran en la sección de agradecimientos de este documento. Un equipo diverso de investigadores, con arqueólogos y biólogos trabajando juntos, reunieron su experiencia para cumplir los objetivos del proyecto. Cada sitio fue investigado sistemáticamente utilizando un ROV colocado acústicamente siguiendo una cuadrícula de relevamiento preestablecida. El

relevamiento del ROV fue diseñado para maximizar los esfuerzos y el tiempo para los estudios arqueológicos y biológicos. Las inspecciones visuales detalladas proporcionaron los datos necesarios para documentar las características culturales y biológicas de cada naufragio. De los seis restos designados para este estudio, tres (Alcoa Puritan, Robert E. Lee y U-166) se identificaron positivamente antes del proyecto. Los buques restantes (Gulfpenn, Halo y Virginia) solo se habían identificado provisionalmente en base a estudios geofísicos y documentación de video limitada. Durante el proyecto, se hicieron identificaciones positivas para cada barco. El naufragio del Virginia Welding Shipyards Inc. se produjo en marzo de 1941. El barco tenía 501 pies (152,8 m) de largo y 69,8 pies (21,3 m) en la viga (Sawyer y Mitchell, 1974). En mayo de 1942, el petrolero transitó desde Baytown, Texas, hacia Baton Rouge, Louisiana, cargado con 180.000 barriles de gasolina. El Virginia se detuvo el 12 de mayo cerca de la boya de mar en el paso suroeste del río Mississippi (Southwest Pass es la principal entrada de navegación de calado en el río Mississippi) en espera de un piloto de río (Burch, 1942b). Justo cuando la lancha que llevaba al piloto de Jenny Wilson al Virginia cruzaba entre las dos naves, dos de los tres torpedos del U-507 pasaron por debajo del bote piloto y golpearon al petrolero. En unos momentos, el Virginia se vio envuelto en llamas cuando el petrolero lleno de gasolina explotó. Las llamas se extendieron sobre el agua, rodearon el camión cisterna, e hicieron casi imposible que muchos de los tripulantes pudieran escapar. Los que estaban en el barco piloto intentaron rescatar a los sobrevivientes del petrolero en llamas, pero solo 14 de los 41 tripulantes sobrevivieron (Burch, 1942a; Michell, 2001, 2004; Peterson, 2003). En 2001, se descubrió un gran naufragio en la parte occidental del área de South Pass en el norte del Golfo de México durante un estudio geofísico de petróleo y gas. El arqueólogo marino Rob Floyd identificó tentativamente el naufragio como el Virginia. El equipo del Proyecto Deep Wrecks

examinó el sitio, convirtiéndose en el primero en ver la nave luego de 62 años en la parte inferior. Determinaron que el naufragio estaba orientado con la proa hacia el noroeste y la popa hacia el sureste. La profundidad promedio del agua en el naufragio es de aproximadamente 87 m. El sitio tiene aproximadamente 14.6 m de relieve sobre el fondo marino. La mayor parte de la superestructura está muy deteriorada, y la bioincrustación dificulta la identificación de muchas características. La estructura del puente se ha ido, pero el telégrafo del puente permanece in situ. La proa del Virginia se encuentra aproximadamente a 12 m elevándose del fondo marino. La popa del barco mostró aproximadamente 8 m de elevación sobre el fondo marino ambiental y está muy dañada. La caseta de popa es una maraña colapsada de metal doblado y roto. Varias redes están atrapadas en esta sección de la embarcación, particularmente en el lado de babor, lo que dificulta su evaluación. El recuento de peces e invertebrados en este sitio estaba incompleto debido a la poca visibilidad, pero se documentaron muchas especies."

[14] Analysis of Deepwater Shipwrecks in the Gulf of Mexico Artificial Reef Effect of Six World War II Shipwrecks. Robert A. Church is Senior Marine Archaeologist, C & C Technologies Inc., Lafayette, LA, USA. Daniel J. Warren is Senior Marine Archaeologist, C & C Technologies Inc., Houston, TX, USA. Jack B. Irion is Supervisor, Social Sciences Unit, Minerals Management Service, New Orleans, LA, USA.

De este material es inevitable que surja la duda de por qué se mencionan sólo 56 barcos hundidos en el Golfo de México cuando se sabe que han sido cientos, aunque el mismo documento dice: "El proyecto Deep Wrecks fue una de las investigaciones de naufragios

de aguas profundas más completas hasta la fecha. El enfoque multidisciplinario permitió al equipo de investigación maximizar el costoso tiempo de envío y aprovechar una amplia gama de experiencia para un enfoque holístico para estudiar los sitios de naufragio."

Habría que analizar si existe una continuidad del encubrimiento al negar el resto de los naufragios y con ello el número real de hundimientos. En todo caso la duda persiste.

Fabricando arrecifes o ¿escondiendo una guerra hundiendo un portaviones?

El gobierno de EE. UU. hundió en el año 2006 el portaviones USS Oriskany (CV / CVA-34), apodado Mighty O, el que había sido uno de los pocos portaaviones de clase Essex que se completó después de la Segunda Guerra Mundial para la Armada de los Estados Unidos. El barco fue nombrado por la batalla de Oriskany de la guerra revolucionaria.

La declaración oficial detrás de este hundimiento fue el deseo de generar un arrecife artificial en el Golfo de México.

Este hundimiento no necesario, y bastante costoso, hace que nos preguntemos para que tomarse tantas molestias con un barco que se suponía listo para ser desguazado y por lo tanto reciclado, y por que hundirlo en el Golfo de México donde hay cientos de barcos hundidos que forman el mismo número de arrecifes artificiales. Quizás el propósito del hundimiento fuera que el público reparase en la noticia de que los barcos que se encuentran en el fondo del Golfo o

el Caribe han sido hundidos a propósito para generar lugares de buceo, y de esa manera al ver imágenes o documentales del lugar, se recordara que esos barcos fueron hundidos para crear arrecifes en tiempos recientes, descartándose de esa manera cualquier referencia a la Segunda Guerra o a actos bélicos cercanos al continente.

De este hundimiento en particular resulta muy llamativo que al USS Oriskany se lo denominara "O-boat", un nombre muy similar al de los otros "arrecifes artificiales" que fueron hundidos por los U-boot submarinos alemanes-, o U-boat como los llamaban los estadounidenses. En este contexto resulta difícil creer que la semejanza en la denominación de ambos sea sólo una mera casualidad. Dice el ilusionista: "Nada por aquí… nada por allá…" y la manada de elefantes con la banda de música -a la que se refería Vincent Gaddis - sigue tocando y nadie repara en ella.

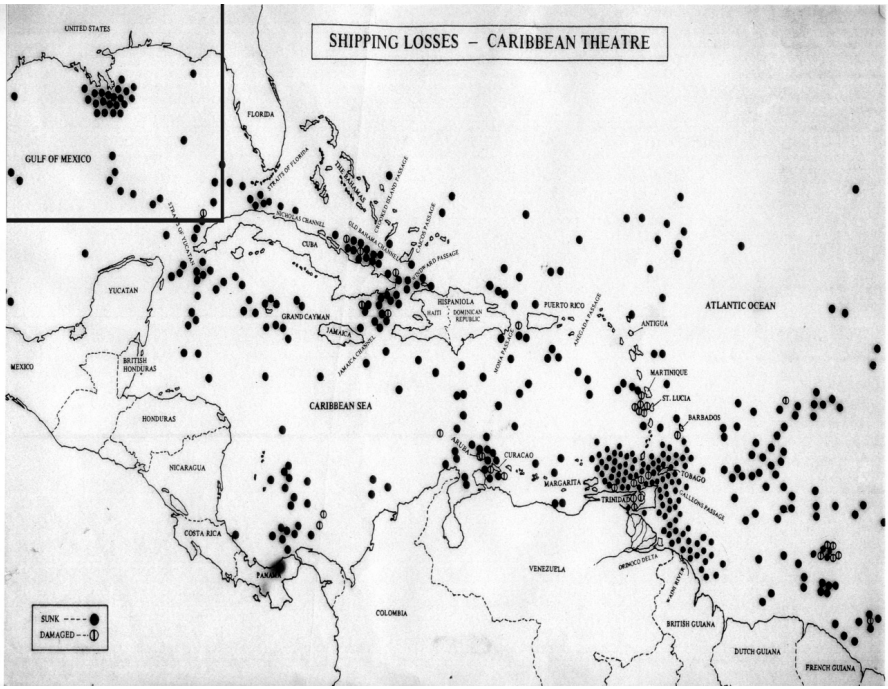
El Kraken

Otro barco hundido para hacer más "arrecifes artificiales", oh casualidad, casualidad de las casualidades, es un buque petrolero… como si ya no hubiese suficientes buques peroleros hundidos. El Programa de Arrecifes Artificiales del Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas envió al fondo del mar al barco carguero de 371 pies, llamado The Kraken, a principios de enero de 2017. El barco era apodado el Kraken por el mítico monstruo marino con forma de calamar inmortalizado en las películas y la literatura, y por supuesto en la imaginación del público del Triángulo de las Bermudas. El barco se hundió a 67 millas de la costa de Galveston para crear un nuevo arrecife artificial (ubicado en las coordenadas GPS 28 26.634 N, 94 17.168 W). El Kraken fue llevado en mayo de

2016 a remolque desde Trinidad a Brownsville para ser reutilizado como un arrecife artificial a 140 pies (42mts) bajo la superficie. Los contratistas fueron Cahaba Disaster Recovery LLC quienes trabajaron con el Programa de Arrecifes Artificiales para su preparación y limpieza antes del hundimiento.

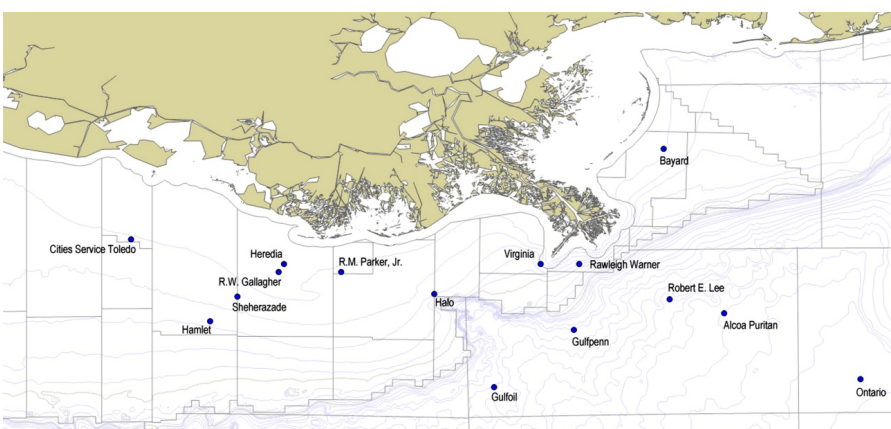
Gulfstate

También la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE. UU. ha emitido noticias recientemente acerca de hundimientos de la Segunda Guerra Mundial. En sus informes constan que 13 buques mercantes de la marina de guerra hundidos por la marina alemana en la batalla del Atlántico amenazan con liberar petróleo desde sus tumbas submarinas. Uno de ellos, el Gulfstate, se ubica como la prioridad número 1 para que la Guardia Costera evalúe y, potencialmente, intente rescatar o eliminar su petróleo, de acuerdo con el sistema de clasificación de la NOAA. Eso se debe a que aún podría contener casi 84.000 barriles (aproximadamente 3.5 millones de galones) de petróleo, y en parte debido a su ubicación cercana a los arrecifes de coral de la Florida.



Golfo de México y Caribe [15]

[15] Miami Military Museum



Detalle del mapa anterior de algunos de los hundimientos en el Golfo [16]

[16] http://www.flpublicarchaeology.org/blog/teslaproject/wreck-sites/world-war-ii/

Chapter 11

Pilotos de la Patrulla Aérea Civil (CAP)

POR DAVID T. ZABECKI 8/10/2018 o REVISTA DE HISTORIA DE LA AVIACIÓN (Extracto del artículo)

El 11 de julio de 1942, los miembros de la tripulación de la Patrulla Aérea Civil Wynant Farr y John Haggins habían lanzado una carga de profundidad desde su Grumman Widgeon a un submarino alemán frente a la costa de Nueva Jersey.

Durante las primeras etapas de la Segunda Guerra Mundial, la Patrulla Aérea Civil desempeñó un papel vital en ayudar a defender a los buques mercantes estadounidenses de los submarinos alemanes.

La Patrulla Aérea Civil surgió durante los días oscuros, inmediatamente anteriores a la entrada de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. En 1941 había más de 128.000 pilotos privados con licencia en los EE. UU., Operando unos 25.000 aviones ligeros desde 2.500 aeródromos. A muchos de esos pilotos, incluido el escritor de aviación Gill Robb Wilson, les preocupaba que cuando Estados Unidos finalmente se involucrara en la guerra, toda la aviación civil se mantendría en tierra durante todo ese tiempo, como había ocurrido en Alemania. También pensaron que, si se organizaba adecuadamente, la aviación privada podría ser un activo nacional valioso, aliviando a los militares de parte de la carga de los enlaces, el transporte ligero y el trabajo de reconocimiento costero y fronterizo. Con el respaldo del jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército de los EE. UU., Henry "Hap" Arnold y de la Autoridad de Aeronáutica Civil (CAA), Wilson contribuyó decisivamente al

establecimiento de los Servicios de Defensa Aérea Civil de Nueva Jersey, siendo el precursor de la CAP.

Otros estados establecieron organizaciones similares al modelo de Nueva Jersey, lo que a su vez condujo a la iniciativa de formar una organización a nivel nacional. El 20 de mayo de 1941, el gobierno federal estableció la Oficina de Defensa Civil, con el ex alcalde de Nueva York Fiorello LaGuardia como su primer director. Los defensores de una organización aérea civil nacional, incluidos Wilson y los editores Thomas Beck y Guy Gannet, no perdieron tiempo en presentar una petición a LaGuardia con un plan para una Patrulla Aérea Civil organizada en 48 alas estatales como parte de la oficina de Defensa Civil. LaGuardia, un ex piloto de bombardero de la Primera Guerra Mundial, respaldó con entusiasmo el plan, pero también sabía que el apoyo del Cuerpo Aéreo (que pronto se volvería a designar como las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos) sería fundamental para su éxito. Arnold, a su vez, estableció una junta encabezada por el general George Stratemeyer quien evaluó la propuesta. La junta recomendó rápidamente que las Fuerzas Aéreas del Ejército proporcionaran un equipo de oficiales para ayudar a establecer y administrar la nueva organización. La Guardia firmó la orden de creación de la Patrulla Aérea Civil el 1 de diciembre de 1941, seis días antes del ataque japonés a Pearl Harbor. La AAF[17] asignó al comandante general John Curry como primer comandante nacional de la CAP, con Wilson como su oficial ejecutivo.

[17] Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos

Inmediatamente después de Pearl Harbor, el gobierno impuso restricciones limitadas a los vuelos civiles privados en ciertas áreas de la costa oeste. El capitán Earle Johnson, otro fundador de la CAP, no quedó muy impresionado con las medidas de

seguridad aérea para el interior del país, especialmente en los aeropuertos y las industrias de guerra crítica. Despegando en su propio avión privado una noche a principios de 1942, Johnson dejó caer bolsas de arena en los techos de tres plantas de guerra en las afueras de Cleveland. No habiendo sido completamente detectado, notificó a los distintos gerentes de planta a la mañana siguiente que habían sido "bombardeados". La CAA reaccionó inmediatamente bajando a tierra todos los vuelos privados hasta que se pudieran implementar medidas de seguridad mucho más amplias. Estos incluyeron verificaciones de antecedentes de todos los pilotos con licencia, guardias en todos los aeropuertos y planes de vuelo aprobados para todas las salidas. Las nuevas reglas resultaron en una gran afluencia en las filas de la CAP, lo que dio a los pilotos privados mayores oportunidades para volar bajo los auspicios de una organización oficial del gobierno de los Estados Unidos.

Aunque el ataque japonés inicialmente hizo que las autoridades federales se enfocaran en la costa oeste, la primera amenaza real surgió en las costas este y sureste, cuando los submarinos alemanes comenzaron a operar a unos pocos cientos de metros de la costa, a menudo hundiendo a comerciantes y petroleros en la costa. A una tasa de -como mínimo- dos por día. La Marina de los Estados Unidos se presentó ineficiente como para estar en todas partes al mismo tiempo a lo largo de las 1.200 millas de la frontera este del mar, desde Halifax hasta los Cayos de Florida. Tampoco la AAF tenía suficientes aviones para explorar la costa y proporcionar una alerta temprana adecuada a los barcos. La idea de usar pilotos civiles y sus aviones privados para una misión tan peligrosa fue una medida de desesperación. Fue un gran riesgo, pero no había otra alternativa viable.

La CAP fue autorizada para establecer y llevar a cabo el Programa Experimental de Patrulla Costera en un período de prueba de 90 días. Gill Robb Wilson se retiró como oficial ejecutivo nacional de la CAP para asumir la misión de organizar

la Patrulla Costera. Establecida oficialmente el 5 de marzo de 1942, realizó su primera patrulla de combate en el agua ese mismo día desde una base en Rehoboth, Del. Las otras bases en el programa de prueba se encontraban en Nueva Jersey y Florida. Para septiembre, la CAP operaba desde 21 bases de la Patrulla Costera desde Maine hasta la frontera de Texas y México. Las bases estaban inicialmente bajo el control operacional del Comando I Bombardero del Comando de Defensa del Este, pero en octubre fueron colocadas bajo las alas 25 y 26 del Comando Antisubmarino de la AAF.

Los vuelos iniciales eran solo misiones de reconocimiento, que consistían en un piloto y un observador con una radio marítima. Operaban a 150 millas de la costa, y el único equipo de las tripulaciones para supervivencia en el agua consistía en chalecos salvavidas de Kapok (fibra vegetal). Los pilotos voluntarios recibieron $ 8 por día, la tripulación de tierra $ 5. Los voluntarios iban desde mecánicos de talleres hasta deportistas millonarios, campesinos e incluso abuelos.

Cada vez que una patrulla veía un submarino, la tripulación transmitía su posición a los buques mercantes de la zona, así como a la Armada y la AAF. El avión de la CAP luego se pegaba al submarino el mayor tiempo posible para ser vector en cualquier fuerza de intercepción. Las patrullas también transmitían por radio informes de buques cisterna y buques mercantes que habían sido alcanzados, y la posición de los sobrevivientes en el agua.

En mayo de 1942, una patrulla avistó un submarino en la superficie. Sin saber que el avión estaba desarmado, la tripulación realizó una inmersión de choque, pero el submarino encalló en un banco de arena. El piloto de la CAP rodeó la nave durante más de media hora, pero el U-boat finalmente logró soltarse y escapar justo antes de que los bombarderos terrestres alcanzaran el objetivo. Poco después, los aviones de la CAP

empezaron a transportar bombas y cargas de profundidad colgadas de los estantes externos equipados con enganches.

La CAP reclamó su primer hundimiento de un submarino el 11 de julio de 1942, cuando el capitán Johnny Haggins y el comandante Wynant Farr, volando un Grumman G-44 Widgeon armado con dos cargas de profundidad, bombardearon un submarino que habían estado siguiendo durante tres horas. La mancha de petróleo resultante y los escombros de la superficie parecían confirmar la muerte, y durante muchos años después de la guerra esa y otra muerte posterior se acreditaron a la PAC. Sin embargo, no se ha encontrado evidencia que corrobore tales hundimientos en los extensos registros que la Kriegsmarine mantuvo de todos los 1.154 de sus submarinos en la guerra. Esos registros indican que no han faltado submarinos en la costa este durante el período en que la Patrulla Costera estuvo activa. Tampoco los diarios de guerra de la Frontera del Mar del Este de la Armada y la Frontera de la Costa del Mar del Golfo registran ninguna mención de que los aviones CAP hayan hundido un submarino.

La legalidad misma de la Patrulla Costera era muy dudosa, por supuesto. A pesar de usar uniformes semi-militares y tener títulos de rango militar, los equipos de la PAC eran oficialmente civiles. Si alguno de ellos hubiera sido derribado y capturado, no habría recibido el estatus de prisionero de guerra según los Convenios de Ginebra. Los miembros de la PAC lo sabían, pero continuaron ofreciéndose como voluntarios para volar las misiones peligrosas.

La Patrulla Costera se retiró el 31 de agosto de 1943, cuando las fuerzas antisubmarinas tanto de la Armada como de la AAF habían crecido lo suficiente como para manejar la misión. Durante el período de casi 18 meses, la CAP realizó 86.685 salidas por mar, descubrió e informó sobre 91 buques mercantes y 363 sobrevivientes en peligro, informó 173 posiciones de

submarinos y lanzó 82 bombas sobre 57 de esos submarinos. En el proceso, perdió 90 aviones y 26 tripulantes. Después de la guerra, 824 pilotos y observadores de la Patrulla Costera recibieron las Medallas de Aire, y Edmond Edwards y Hugh Sharp recibieron cada uno una segunda Medalla de Aire con Dispositivo V por su valor para rescatar a un piloto de la PAC que estaba abandonado en el mar.

La búsqueda y el rescate fue la misión en tiempos de guerra que aún define a la PAC hasta el día de hoy. Las tripulaciones de la PAC volaron más de 25.000 horas de misiones SAR durante la guerra. Con su capacidad de volar bajo y lento, y su conocimiento del terreno local, eran mucho más eficientes en tales misiones que los pilotos militares. Solo en una semana de febrero de 1945, los pilotos de CAP localizaron los restos de siete aviones militares. Una vez que se encontraba un accidente, la CAP a menudo enviaba equipos de rescate a la ubicación para asegurar el lugar del accidente y buscar sobrevivientes. En el ala de Florida, que fue comandada por Zack Mosely, creador de la clásica tira cómica de aviación The Adventures of Smilin' Jack, los equipos terrestres fueron pioneros en el uso de buggies de pantano para misiones de rescate en los pantanosos Everglades.

La Patrulla Aérea Civil fue una organización mixta desde el principio, y atrajo a un gran número de mujeres pilotos. Para 1945, las mujeres representaban alrededor del 20 por ciento de los miembros de la CAP. Más de la mitad de las Mujeres Piloto de Servicios de la Fuerza Aérea (WASP) comenzaron en la CAP.

El 1 de octubre de 1942, se instituyó el Programa de Cadetes para niños y niñas de 15 a 17 años. En menos de un año, había más de 20.000 jóvenes en el programa. Los cadetes del CAP recibieron capacitación en primeros auxilios, código Morse, meteorología, navegación, construcción de aeronaves y otras

materias básicas de la escuela terrestre. Muchos pasaron a calificar para licencias de piloto privado. A medida que la guerra avanzaba, el Programa CAP Cadet se convirtió en un punto de selección y una ruta de entrada para el programa Aviation Cadet de la AAF.

Poco después de que la Patrulla Costera estaba en funcionamiento, Earle Johnson (para entonces un comandante de la AAF) reemplazó a Currey como comandante nacional de la PAC, permaneciendo en ese cargo hasta febrero de 1947. El 23 de abril de 1943, una orden ejecutiva presidencial transfirió la jurisdicción para la Patrulla Aire Civil de la Oficina de Defensa Civil al Departamento de Guerra, y la CAP se convirtió en un auxiliar de las Fuerzas Aéreas del Ejército. En diciembre, la AAF prestó 288 Piper L-4 Grasshoppers a la CAP para usarlos en el programa de reclutamiento de Aviation Cadet. A fines de 1944, la CAP había otorgado más de 7.000 posibles vuelos de orientación para reclutas y en realidad había reclutado un exceso de oferta de cadetes de aviación.

Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, a muchos les pareció que la razón de ser de la PAC terminó con ella. Aunque la mayoría de los oficiales superiores de la AAF eran simpatizantes entusiastas, las fuertes reducciones presupuestarias que comenzaron en 1946 aumentaron la presión sobre la capacidad de los militares para financiar la CAP. Preocupado por el futuro de la organización, el general Arnold convocó una conferencia de los 48 comandantes de ala para planificar un camino a seguir. Decidieron incorporar la CAP como una organización dedicada a la educación de la aviación y los servicios civiles de emergencia.

El 1 de julio de 1946, el Congreso aprobó la Ley Pública 476, incorporando a la CAP como una organización sin fines de lucro "únicamente de carácter benevolente". Los miembros de CAP nunca volverían a participar en operaciones de combate directo,

y la organización tenía la intención de operar sin la ayuda del Ejército Aéreo Efectivo. Pero después de que la Fuerza Aérea de EE. UU. Se estableció como un servicio independiente en 1947, los funcionarios de la CAP y de la USAF comenzaron a reunirse para reevaluar su futura relación. El 26 de mayo de 1948, el Congreso aprobó la Ley Pública 557, estableciendo la CAP como el auxiliar civil oficial de la Fuerza Aérea.

El 30 de mayo de 2014, el Congreso otorgó la Medalla de Oro del Congreso, su más alto honor civil, a los miembros de la Segunda Guerra Mundial de la Patrulla Aérea Civil. De acuerdo con la Ley Pública 113-108: "El servicio de tiempo de guerra de la CAP fue altamente inusual y extraordinario, debido al estado civil no pagado de sus miembros, el uso de aeronaves de propiedad privada y fondos personales por parte de muchos de sus miembros, la gran cantidad de misiones humanitarias y nacionales. "El vuelo para la Nación y el hecho de que durante 18 meses, durante una época de gran necesidad para los Estados Unidos, la CAP realizó misiones de combate en apoyo de las operaciones militares frente a las costas del Atlántico y el Golfo de México".

El general retirado del ejército de los Estados Unidos, David T. Zabecki, es el principal historiador militar de HistoryNet. Desde 1962 hasta 1965, fue un cadete de la CAP en la Base de la Fuerza Aérea Westover en Massachusetts. Lectura adicional: Minutemen of the Air, por Carroll V. Glines y Gene Gurney; y la Guerra Aérea de Estados Unidos, por Roger Thiel.

The Burning Shore por Ed Offley - "La costa ardiente"

(Extracto de la nota de: New England Historical Society)

"(…) La Patrulla Aérea Civil, -una quinta parte de las cuales eran mujeres-, comenzó salidas de pilotos en pequeños aviones de propiedad privada que patrullaban la costa desde bases que se extendían desde Trenton, Maine, hasta Lantana, Florida.

Aunque no fueron efectivos para hundir submarinos, los pequeños aviones impidieron ataques. Los submarinos tenían órdenes de sumergirse ante la vista de un avión.

Hooligan Navy

Menos efectiva que la "Flying Minute Men" -como se le llamó a la CAP-, fue la patrulla auxiliar compuesta por yates de lujo y pequeños barcos de pesca conocidos como la Armada Hooligan. Algunos, incluido Ernest Hemingway, se ofrecieron como voluntarios. Otros fueron requisados por el gobierno.

La Armada Hooligan no hundió ningún submarino. Se cuenta que la tripulación de un crucero de cabina se sorprendió al ver que un submarino venía desde la costa de Florida. Un tripulante alemán les gritó: "¡Salgan de aquí, chicos! ¿Quieres lastimarte? Ahora avanza."

La Armada Hooligan, sin embargo, rescató a cientos de sobrevivientes de embarcaciones hundidas por ataques con submarinos. (…)"

Algunas estadísticas de la Patrulla Civil: Fuente capgoldmedal.com (Civil Air Patrol)

De enero a marzo de 1942, los submarinos hundieron 52 petroleros en la costa este.

Liderados por la donación de Sun Oil Co. (Sunoco) de $ 10.000, siete

compañías petroleras adicionales donaron $ 8.000 para financiar el establecimiento de tres bases: la Base Nº 1 de la Patrulla Costera en Atlantic City, Nueva Jersey; No. 2 en Rehoboth, Delaware; y No. 3 en West Palm Beach (Lantana), Florida.

El primer vuelo de la patrulla costera de la CAP despegó de la Base No. 2 en Rehoboth el 5 de marzo de 1942. La Base No. 1 en Atlantic City comenzó los vuelos de patrulla el 10 de marzo y la Base No. 3 en Lantana el 2 de abril.

A fines de septiembre de 1942, 21 bases de patrullas costeras de la CAP se extendieron desde Maine hasta la frontera de Texas y México en 13 estados: Delaware, Florida, Georgia, Louisiana, Maine, Massachusetts, Mississippi, Nueva Jersey, Nueva York, Carolina del Norte y Carolina del Norte, Texas y Virginia.

Las bases se organizaron inicialmente bajo el Comando I Bombardero del Comando de Defensa del Este, pero el 15 de octubre de 1942, se colocaron bajo el control operacional del Comando Antisubmarino de las Fuerzas Aéreas del Ejército, con las bases divididas entre las alas 25 y 26, Comando Antisubmarino.

Todos los aviones utilizados en el servicio de patrulla costera eran de propiedad privada, incluidos los modelos construidos por Cessna, Fairchild, Grumman, Stinson y Waco.

Los aviones de patrulla costera debían tener motores de al menos de 90 caballos de fuerza.

Operando en pares, los aviones mantuvieron patrullas desde el amanecer hasta el anochecer, volando hasta a 60 millas de la costa.

Las aeronaves lucían un roundel que consistía en un triángulo blanco sobre un círculo azul con la hélice roja del logo de la CAP, para

distinguir los aviones de patrulla costera de los de otras unidades de la CAP.

En mayo de 1942, los líderes superiores del Ejército y la Armada autorizaron el armado de los aviones de patrulla costera CAP.

Dependiendo de la capacidad, las aeronaves generalmente transportan de una a dos bombas de demolición de propósito general AN-M30 de 100 libras; aviones más grandes tenían una bomba de profundidad Mk 17 de 325 libras.

La operación de patrulla costera de la CAP cesó el 31 de agosto de 1942, de conformidad con un acuerdo del Ejército para transferir todas las operaciones antisubmarinas a la Armada.

La CAP informó a los militares de los Estados Unidos lo siguiente con respecto a los 18 meses de operaciones de patrulla costera: 57 ataques contra submarinos enemigos. 82 bombas lanzadas contra submarinos. 173 reportajes radiales de posiciones submarinas. 17 minas flotantes manchadas. 36 cadáveres marcados. 91 embarcaciones en peligro marcadas. 363 sobrevivientes en apuros manchados. 836 irregularidades observadas. 1.036 investigaciones especiales en el mar o en la costa. 5.684 misiones de convoy como escoltas aéreas para barcos de la Armada. 86.685 misiones voladas. 244.600 horas de vuelo registradas. Más de 24 millones de millas voladas. Más de 500.000 horas voladas en otras misiones. 26 muertes, siete heridos graves y 90 aviones perdidos (con solo 26 muertes¿?) Recordemos que estos pilotos solo llevaban un chaleco salvavidas para mantenerse en el mar.

Una vez más debemos estar atentos a las cifras y al posible encubrimiento y tergiversación de la información por parte de las organizaciones intervinientes.

Barcos hundidos en el Golfo de México y el Caribe

A continuación una pequeña lista que no es exhaustiva, de barcos hundidos o dañados que intenta servir solo de referencia en función de dimensionar el conflicto.

- 11 de febrero de 1942, las fuerzas estadounidenses llegaron a las islas holandesas de Curazao, Bonaire y Aruba en el mar Caribe.

- 13 de febrero de 1942 Los submarinos del Eje llegaron a aguas cercanas a Aruba.

- 16 de febrero de 1942 Operación Neuland: el submarino alemán U-156 hundió dos barcos y bombardeó las instalaciones costeras en Aruba, el U-502 hundió tres pequeños petroleros en el Golfo de Venezuela, mientras que otros submarinos alemanes e italianos llevaron a cabo ataques similares contra embarcaciones aliadas en la región.

- 17 de febrero de 1942 Los infantes de marina holandeses intentaron desarmar un torpedo sin explotar en Aruba, lanzado por el submarino alemán U-156 durante el ataque del día anterior. El torpedo detonó inesperadamente, matando a 4.

- 20 de febrero de 1942, el submarino alemán U-156 dañó el barco estadounidense Delplata con 3 torpedos 60 millas al oeste de Martinica a las 11.31 horas; Todos los 53 sobrevivieron y abandonaron el barco. Mientras tanto, cuatro submarinos italianos que operan en el Mar Caribe comenzaron una operación que vería el hundimiento de catorce buques mercantes durante un período de cuatro días.

- 21 de febrero de 1942 El submarino alemán U-67 hundió el petrolero noruego Kongsgaard a 7 millas de Curazao en el Mar

Caribe a las 15.32 horas; 38 fueron asesinados, 8 sobrevivieron. A 20 millas al oeste de Trinidad, el U-161 hundió el petrolero británico Circe Shell a las 23:13 horas; 1 fue asesinado, 57 sobrevivieron.

- 22 de febrero de 1942 El submarino alemán U-67 hundió al petrolero estadounidense J. N. Pew, 225 millas al oeste de Aruba en el Mar Caribe, matando a 33; De los 12 sobrevivientes, 10 morirían antes de ser rescatados.

- 23 de febrero de 1942, el submarino alemán U-129 hundió al carguero estadounidense Lihue al este de Martinica, mientras que el submarino alemán U-502 hundió al petrolero panameño Thalia y dañó otro petrolero frente a Aruba.

- 25 de febrero de 1942, el submarino alemán U-156 hundió el petrolero británico La Carriere, 70 millas al sur de Puerto Rico; 15 fueron asesinados, 26 sobrevivieron.

- 3 de marzo de 1942 Se hicieron informes, mencionando el bombardeo de la isla Mona cerca de Puerto Rico por un submarino.

- 7 de marzo de 1942 El submarino alemán U-126 hundió a los cargueros estadounidenses Barbara y Cardonia entre Cuba y Haití.

- 10 de marzo de 1942 El submarino alemán U-161 hundió el barco de pasajeros canadiense Lady Nelson (25 murieron, 204 sobrevivieron) y el carguero británico Umtata (4 murieron, 169 sobrevivieron) frente a Port Castries, Santa Lucía a las 04:49 horas.

- 14 de marzo de 1942 El submarino alemán U-67 hundió el petrolero panameño Penélope 200 millas al oeste de Dominica a las 02:00 horas; 2 fueron asesinados, 47 sobrevivieron. En la misma área general, el U-67 hundió el barco canadiense

Sarniadoc, matando a toda la tripulación de 21.

- 15 de marzo de 1942 El submarino alemán U-161 hundió el faro de la Guardia Costera de Estados Unidos, Acacia, con sus cañones de superficie al sur de Haití; los 36 a bordo sobrevivieron.

- 13 de abril de 1942 El submarino alemán U-154 hundió el barco británico Empire Amethyst 40 millas al sur de Haití a las 05:52 horas; los 47 a bordo fueron asesinados.

- 16 de abril de 1942 El submarino alemán U-66 hundió el petrolero holandés Ámsterdam 60 millas al oeste de Granada a las 17.45 horas; 2 fueron asesinados, 38 sobrevivieron.

- 17 de abril de 1942, el submarino alemán U-66 hundió el petrolero panameño Heinrich von Riedemann a 100 millas al oeste de Granada a las 05:23 horas; Todos los 44 a bordo sobrevivieron.

- 19 de abril de 1942, el submarino alemán U-130 intentó bombardear los tanques de almacenamiento de petróleo cerca de Willemstad en la isla de Curazao, pero fue detenido por cañones de defensa costeros antes de que se produjera cualquier daño.

- 26 de abril de 1942 submarino alemán U-66 hundió el barco estadounidense Alcoa Partner a 80 millas al norte de Bonaire en el Mar Caribe a las 08.30 horas; 10 fueron asesinados, 25 sobrevivieron.

- 29 de abril de 1942 El submarino alemán U-66 hundió al petrolero panameño Harry G. Seidel, 50 millas al oeste de Granada; 2 fueron asesinados, 48 sobrevivieron.

- El 3 de mayo de 1942, el submarino alemán U-506 hundió el barco nicaragüense Sama 60 millas al suroeste de Miami,

Florida, Estados Unidos a las 08.12 horas; los 14 a bordo sobrevivieron. El submarino alemán U-125 hundió el barco dominicano San Rafael con 1 torpedo y 32 disparos desde el cañón de la cubierta 50 millas al oeste de Jamaica a las 1723 horas; 1 fue asesinado, 37 sobrevivieron.

- 4 de mayo de 1942 A última hora de la tarde, el submarino alemán U-507 hundió a los petroleros estadounidenses Norlindo (matando a bordo 5 de 28), a Munger T. Ball (matando a 30 de 34 a bordo), y a Joseph M. Cudahy (matando a 27 de 37 a bordo) fuera El archipiélago de los Cayos de Florida, a unos 100 kilómetros al oeste de la punta de Florida, Estados Unidos. A las 22:20 horas, el U-125 hundió el barco Tuscaloosa City de los EE. UU. los 34 a bordo sobrevivieron.

- El 5 de mayo de 1942, el submarino alemán U-125 hundió el barco estadounidense Green Island y el británico Empire Buffalo frente a las Islas Caimán.

- 6 de mayo de 1942 El submarino alemán U-507 hundió al carguero estadounidense Alcoa Puritan 60 kilómetros al sur de Mobile, Alabama, Estados Unidos.

- El 7 de mayo de 1942, el submarino alemán U-507 hundió el barco hondureño Ontario con el cañón de cubierta a 100 millas al sur de Mobile, Alabama, Estados Unidos a las 03:35 horas; los 45 a bordo sobrevivieron.

- El 8 de mayo de 1942, el submarino alemán U-507 hundió el barco noruego Torny en el Golfo de México.

- El 9 de mayo de 1942, el submarino alemán U-125 hundió el petrolero canadiense Calgarolite, 50 millas al oeste de la isla de Gran Caimán; los 45 a bordo sobrevivieron.

- El 10 de mayo de 1942, el submarino alemán U-506 dañó al petrolero estadounidense Aurora, a 50 kilómetros al sur de

Nueva Orleans, Luisiana, Estados Unidos, matando a 1 de los 50 a bordo; Aurora fue remolcada más tarde a Argel, Louisiana, para reparaciones.

- El 12 de mayo de 1942, el submarino alemán U-507 hundió al petrolero estadounidense Virginia inmediatamente en el Delta del río Mississippi en el Golfo de México, matando a 27 de los 41 a bordo. Hacia el sur, el U-69 hundió al petrolero noruego Lise con torpedos y el cañón de cubierta a 90 millas al norte de la isla de Bonaire; 12 fueron asesinados, 21 sobrevivieron.

- 13 de mayo de 1942, el submarino alemán U-69 dañó el buque de carga estadounidense Norlantic con dos torpedos a las 03:38 horas y el cañón de la cubierta a las 03:47 horas en ruta entre Pensacola, Florida, Estados Unidos y Venezuela; La tripulación de Norlantic hizo una señal de alto el fuego para que la tripulación pudiera abordar botes salvavidas, pero el U-69 continuó disparando y hundiendo el barco a las 04:11 horas; 12 hombres fueron asesinados durante este ataque. Al sur de Nueva Orleans, Luisiana, Estados Unidos, el U-507 dañó al petrolero estadounidense Gulfprince, mientras que el U-506 hundió al petrolero estadounidense Gulfpenn (matando a 13 de 38 a bordo).

- El 14 de mayo de 1942, el submarino alemán U-564 hundió el petrolero mexicano Potrero del Llano en Florida, Estados Unidos; 13 fueron asesinados, 22 sobrevivieron. Al sur de Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos, el U-506 dañó gravemente al petrolero estadounidense David McKelvy, matando a 17 de los 36 a bordo; más tarde sería cancelada. 50 km al oeste de Granada, el U-155 hundió el barco belga Brabante. A 14 millas al suroeste de la isla de Gran Caimán, el U-125 hundió el barco hondureño Comayagua.

- El 16 de mayo de 1942, el submarino alemán U-507 hundió el barco hondureño Amapala en el Golfo de México a las 00:00

horas; 1 fue asesinado, 56 sobrevivieron. El submarino alemán U-506 dañó a los petroleros estadounidenses Sun y William C. McTarnahan (matando a 18 de 38 a bordo) y hundió al petrolero estadounidense Gulfoil (matando a 21 de 40 a bordo) a 50 kilómetros al sur de Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos.

- 17 de mayo de 1942, el submarino alemán U-103 hundió al barco estadounidense Ruth Lykes con su cañón de cubierta a 200 millas al sur de la isla de Gran Caimán a las 00:44 horas; 6 fueron asesinados, 26 sobrevivieron. Fuera de Granada, el U-155 hundió al petrolero británico San Victorio a las 02:17 horas; 52 fueron asesinados, 1 sobrevivió). A 75 millas al sur de la desembocadura del río Mississippi en el sur de los Estados Unidos, el U-506 hundió al petrolero estadounidense Gulfoil a las 05:34 horas; 21 fueron asesinados, 19 sobrevivieron. A las 09:52 horas, el U-155 golpeó de nuevo, hundiendo al barco estadounidense Challenger; 8 fueron asesinados, 56 sobrevivieron.

- El 18 de mayo de 1942, el submarino alemán U-125 hundió al petrolero estadounidense Mercury Sun en el Mar Caribe a las 06:06 horas. A las 21:50 horas, el U-125 golpeó nuevamente, hundiendo al barco estadounidense William J. Salman.

- 19 de mayo de 1942, el submarino alemán U-506 hundió al carguero estadounidense Heredia a 100 kilómetros al suroeste de Nueva Orleans, Luisiana, Estados Unidos a las 08:56 horas, matando a 36 de los 62 a bordo. Entre Jamaica y Haití, a las 10:40 horas, el U-751 hundió al barco estadounidense Isabela, matando a 3 de los 36 a bordo. A 200 kilómetros al sureste de Nueva Orleans y 200 kilómetros al oeste de La Habana, Cuba, el U-103 hundió al carguero estadounidense Ogontz, matando a 19 de los 41 a bordo.

- El 20 de mayo de 1942, el submarino alemán U-155 dañó al

carguero panameño Sylvan Arrow (de la Standard Oil and Transportation Company) a 40 millas al suroeste de Granada, matando a 1 de los 44 a bordo; se intentaría arrastrarla de vuelta a puerto, pero finalmente se hundiría antes de llegar a puerto. A 60 kilómetros al oeste de La Habana, Cuba, el submarino alemán U-753 hundió al barco estadounidense George Calvert con tres torpedos; 10 de los 61 a bordo murieron durante el ataque, y 3 sobrevivientes murieron mientras eran capturados por los alemanes; Los sobrevivientes de George Calvert fueron liberados después de ser interrogados y enviados a Cuba en botes salvavidas. También en esta fecha en el Golfo de México, el U-506 hundió al petrolero estadounidense Halo a 50 kilómetros al sur de Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos, matando a 21 de los 42 a bordo; todos menos 3 de los sobrevivientes no vivirían antes de ser rescatados.

- El 21 de mayo de 1942, el submarino alemán U-103 hundió a los buques estadounidenses Clare a las 03:48 horas (sobrevivieron los 40 a bordo) y Elizabeth a las 04:15 horas (6 murieron, 36 sobrevivieron) 40 millas al oeste de Cuba. Unos minutos más tarde, a las 04:21 horas, el U-106 hundió el petrolero mexicano Faja de Oro hacia el norte; 10 fueron asesinados, 27 sobrevivieron. El submarino alemán U-69 hundió el barco canadiense Torondoc 60 millas al noroeste de Martinica a las 07:53 horas; los 21 a bordo sobrevivieron según lo observado por los alemanes, pero ninguno se vería de nuevo. 40 kilómetros al noroeste de Jamaica, el U-558 hundió el barco canadiense Troisdoc en la cubierta a las 19:17 horas; los 18 a bordo sobrevivieron. U-156 hundió el barco dominicano Presidente Trujillo en Fort de France, Martinica a las 18:29 horas; 24 fueron asesinados, 15 sobrevivieron.

- 22 de mayo de 1942 El submarino alemán U-753 detuvo a la goleta británica E. P. Theriault con el cañón de la cubierta a 90 millas al norte de Cuba a las 7:30 horas y la dañó con cargas de profundidad durante un intento fallido de hundimiento; el

naufragio flotaría hasta la playa en Cuba, donde más tarde sería reparada y puesta al servicio cubano.

- El 23 de mayo de 1942, el submarino alemán U-103 hundió al petrolero estadounidense Samuel Q. Brown a 100 millas al este de Cozumel, México a las 0926 horas; 2 fueron asesinados, 53 sobrevivieron. El U-155 hundió el barco panameño Watsonville justo al lado de la isla de San Vicente en las islas de las Antillas Menores.

- El 24 de mayo de 1942, el submarino alemán U-502 hundió el barco brasileño Gonçalves Dias a 100 millas al sur de Santa Domingo, República Dominicana; 6 fueron asesinados, 39 sobrevivieron. El U-103 hundió el barco holandés Hetor 60 millas al noroeste de la isla de Gran Caimán a las 16:40 horas; 2 fueron asesinados, 29 sobrevivieron.

- 25 de mayo de 1942 el submarino alemán U-558 hundió el barco estadounidense Beatrice 50 millas al suroeste de Kingston, Jamaica a las 01:34 horas; 1 fue asesinado, 30 sobrevivieron. A las 15:52 horas, el U-156 dañó al destructor USS Blakeley de Martinica, expulsando 60 pies de arco con un torpedo (6 murieron, 116 sobrevivieron); Blakeley podría llegar a Port de France, Martinica para reparaciones temporales.

- 26 de mayo de 1942 El submarino alemán U-103 hundió el petrolero estadounidense Alcoa Carrier entre Jamaica y las Islas Caimán a las 04:16 horas; los 35 a bordo sobrevivieron. A las 11:00 horas, el U-106 hundió al petrolero estadounidense Carrabulle 150 millas al sur de Louisiana, Estados Unidos; 22 fueron asesinados, 18 sobrevivieron. A partir de las 20:00 horas, el U-106 persiguió al barco estadounidense Atenas en la superficie en el Golfo de México, intercambiando disparos; Atenas finalmente podría escapar, aunque sufriendo algún daño.

- 27 de mayo de 1942, el submarino alemán U-558 hundió el transporte del Ejército de los EE. UU. Jack a 100 millas al

suroeste de Port Salut, Haití a las 10:51 horas; 37 fueron asesinados, 23 sobrevivieron. El submarino alemán U-753 hundió al petrolero noruego Hamlet en el Golfo de México a las 11:03 horas; los 36 a bordo sobrevivieron.

- 28 de mayo de 1942 El carguero estadounidense Sylvan Arrow (de la Standard Oil and Transportation Company), dañado por el submarino alemán U-155 el 20 de mayo de 1942, se hundió en el Mar Caribe mientras estaba bajo remolque. El mismo día, el U-103 hundió al petrolero estadounidense New Jersey a 90 millas al suroeste de la isla de Gran Caimán (41 sobrevivieron) en el Mar Caribe, el U-502 hundió al barco estadounidense Alcoa Pilgrim (31 murieron, 9 sobrevivieron) en el Mar Caribe, y el U-106 hundió al barco británico Mentor (4 murieron, 82 sobrevivieron) en el Golfo de México.

- 29 de mayo de 1942 El submarino alemán U-156 hundió el barco británico Norman Prince 60 millas al oeste de Santa Lucía, islas Antillas Menores a las 01:03 horas; 16 fueron asesinados, 32 sobrevivieron. A las 02:17 horas, el U-107 hundió el barco británico Western Head a 10 millas al sur de Río Seco, Cuba; 24 fueron asesinados, 6 sobrevivieron. Finalmente, el U-50 hundió el barco británico Allister 54 millas al sur de la isla de Gran Caimán a las 23:37 horas; 15 fueron asesinados, 8 sobrevivieron.

- 1 de junio de 1942, el submarino alemán U-107 hundió el barco panameño Bushranger al oeste de Cuba a las 03:54 horas; 17 fueron asesinados, 26 sobrevivieron. A las 11:40 horas, el U-106 hundió al carguero estadounidense Hampton Roads 150 kilómetros al oeste de La Habana, Cuba; 7 murieron, 23 sobrevivieron. Al final del día, a las 23:51 horas, el U-156 hundió el barco brasileño Alegrete entre Santa Lucía y San Vicente en las islas de las Antillas; Todos los 64 a bordo sobrevivieron.

- El 2 de junio de 1942, el submarino alemán U-158 hundió el barco estadounidense Knoxville al oeste de Cuba a las 02:57 horas; 2 fueron asesinados, 55 sobrevivieron.

- El 3 de junio de 1942, el submarino alemán U-156 hundió a la goleta británica Lillian con su cañón de cubierta; 3 murieron, 22 sobrevivieron.

- 4 de junio de 1942 El submarino alemán U-159 hundió el barco noruego Nidarnes a 20 millas al oeste de Cuba a las 4:00 horas; 13 fueron asesinados, 11 sobrevivieron. A 150 millas al noroeste de Trinidad, el U-502 hundió al petrolero estadounidense MF Elliott a las 21:56 horas; 13 fueron asesinados, 29 sobrevivieron.

- 5 de junio de 1942 El submarino alemán U-158 hundió al barco estadounidense Velma Lykes a 15 millas de Cancún, México, a las 3:32 horas; 15 fueron asesinados, 17 sobrevivieron. A 85 millas al sur de la República Dominicana, el U-159 hundió la vela brasileña Paracury con su cañón de cubierta a las 05:27 horas. A las horas de 20:10, el U-159 atacó nuevamente en la misma área, hundiendo al barco hondureño Sally con su cubierta. A las 20:49 horas, el U-68 hundió al petrolero estadounidense LJ Drake con 3 torpedos en la República Dominicana; Los 40 a bordo fueron asesinados.

- 6 de junio de 1942 El submarino alemán U-68 hundió el petrolero panameño C. O. Stillman 60 millas al suroeste de Puerto Rico a las 03:07 horas; 3 murieron, 55 sobrevivieron.

- 7 de junio de 1942 El submarino alemán U-107 hundió el barco hondureño Castilla 75 millas al sur del extremo occidental de Cuba a las 04:08 horas; 24 fueron asesinados, 35 sobrevivieron. A 50 millas al norte del extremo occidental de Cuba, el U-158 hundió al barco panameño Hermis; 1 fue asesinado, 46 sobrevivieron. A las 22:24 horas, el U-159 hundió al barco estadounidense Edith a 200 millas al sureste de Jamaica; 2 fueron asesinados, 29 sobrevivieron.

- 8 de junio de 1942 El submarino alemán U-107 hundió el barco estadounidense Suwied a 100 millas al este de Cozumel, México a las 01:19 horas; 6 fueron asesinados, 27 sobrevivieron. A las 5 de la mañana, el U-172 hundió el barco siciliano de EE. UU. A 10 millas al sur de Cabo Beata, República Dominicana; 44 fueron asesinados, 31 sobrevivieron. A las 7.00 horas, el U-504 hundió el barco Huondran en Tela con dos torpedos a 100 millas al sureste de Cozumel; 11 fueron asesinados, 43 sobrevivieron. A las 18:00 horas, el U-504 golpeó de nuevo, hundiendo al barco británico Rosenborg con su cañón de cubierta; 4 fueron asesinados, 23 sobrevivieron.

- 9 de junio de 1942 El submarino alemán U-502 atacó el convoy aliado TO-5, 35 millas al noreste de Cabo Blanco, Venezuela, hundiendo el barco belga Bruxelles y el petrolero estadounidense Franklin K Lane (4 murieron, 37 sobrevivieron).

- 10 de junio de 1942 El submarino alemán U-107 hundió el barco estadounidense Merrimack a 60 millas al sur de Cozumel, México, aproximadamente a las 5:20 horas; 43 fueron asesinados, 10 sobrevivieron. En el Mar Caribe, el U-68 hundió al barco británico Ardenvohr a las 5:20 horas (1 murió, 70 sobrevivieron), el barco británico Surrey también a las 5:20 horas (12 murieron, 55 sobrevivieron) y el puerto británico al puerto de Montreal poco antes de las 23:59 horas (Todos los 88 a bordo sobrevivieron, pero 2 morirían antes de ser rescatados).

- El 11 de junio de 1942, el submarino alemán U-159 atacó un pequeño convoy aliado frente a Panamá en el Mar Caribe, hundiendo el barco británico Fort Good Hope; 2 fueron asesinados, 45 sobrevivieron. El U-504 hundió el avión de pasajeros noruego Crijnssen (1 murió, 92 sobrevivieron) y el barco estadounidense (4 murieron, 34 sobrevivieron) 50 millas al suroeste de la Isla Gran Caimán. Al norte, en el Golfo de México, el U-158 hundió al petrolero panameño Sheherazade al sur de Louisiana, Estados Unidos; 1 fue asesinado, 58

sobrevivieron.

- 12 de junio de 1942 El submarino alemán U-158 hundió al petrolero estadounidense Servicio de Ciudades de Toledo a 40 kilómetros al sur de Abbeville, Luisiana, Estados Unidos, matando a 15 de los 45 a bordo.

- 13 de junio de 1942 El cortador Thetis de la Guardia Costera de los Estados Unidos atacó el submarino alemán U-157 al suroeste de Key West, Florida, Estados Unidos en la superficie; después de que la U-157 se zambulló, Thetis dejó caer el ataque de carga de profundidad, y después de varios minutos informó sobre escombros y petróleo flotando a la superficie desde la U-157 destruida. Fuera de Panamá, en el Mar Caribe, el U-159 hundió al enlazador de pasajeros de Estados Unidos Sixaola a las 04:12 horas; 29 fueron asesinados, 201 sobrevivieron. A las 19:38 horas, el U-159 golpeó nuevamente, hundiendo al barco estadounidense Solon; los 53 a bordo sobrevivieron.

- 14 de junio de 1942 El submarino alemán U-172 hundió el barco estadounidense Lebore en el Mar Caribe a las 8:54 horas; 1 fue asesinado, 94 sobrevivieron. A las 19:12 horas, el U-504 hundió al barco letón Regent 200 millas al suroeste de las Islas Caimán; 11 murieron, 14 sobrevivieron.

- 15 de junio de 1942 El submarino alemán U-502 hundió 2 barcos estadounidenses y 1 barco panameño a 90 millas al oeste de Granada. El mismo día, el U-172 hundió el barco noruego Bennestvet a 50 millas de Costa Rica. A 20 millas de Colombia, el U-68 hundió al petrolero francés Vichy Frimaire en un caso de identificación errónea; Todos los 60 a bordo fueron asesinados.

- 16 de junio de 1942 El submarino alemán U-126 hundió el barco estadounidense Arkansan a las 02:30 horas (4 murieron, 36 sobrevivieron) y el barco estadounidense Kahuku a las 3:20 horas (17 murieron, 46 sobrevivieron) a 70 millas al oeste de

Granada. A las 4:00 horas, el U-67 hundió el barco nicaragüense Managua, 50 millas al norte de Matanzas, Cuba; los 25 a bordo sobrevivieron. En otras partes del Mar Caribe, el U-161 detuvo el bote dominicano Nueva Altagracia a las 14:10 horas, capturando a su tripulación de 8 y su carga de fruta, y hundió el bote con cargos.

- El 17 de junio de 1942, el submarino alemán U-161 detuvo el barco dominicano Ciudad Trujillo en el mar Caribe, capturando su carga de fruta, y liberó el barco junto con 8 prisioneros capturados en el barco de vela Nueva Altagracia el día anterior. En el Golfo de México, 280 millas al sur de Galveston, Texas, Estados Unidos, el U-158 hundió el barco panameño San Blas a las 04:50 horas (30 murieron, 14 sobrevivieron) y el petrolero noruego Moira a las 1300 horas (1 murió, 18 sobrevivieron). A las 23:00 horas, el U-129 hundió el barco Millinocket de Estados Unidos a 10 millas al norte de Cuba; 11 murieron, 24 sobrevivieron.

- 18 de junio de 1942 el submarino alemán U-159 hundió el barco holandés Flora a 12 millas de Colombia a las 02:45 horas; los 37 a bordo sobrevivieron, pero uno de ellos moriría antes de llegar a tierra. A las 5 de la mañana, el U-172 hundió al petrolero británico Motorex con disparos a 80 millas de Panamá en el Mar Caribe; 1 fue asesinado, 20 sobrevivieron.

- El 19 de junio de 1942, el submarino alemán U-107 atacó al velero estadounidense Cheerio con disparos a 20 millas al oeste de Puerto Rico a las 11:02 horas; fue llevada por un avión patrullero estadounidense, pero Cheerio pronto se hundiría por el daño; Todos los 9 a bordo sobrevivieron. A las 17:30 horas, el U-159 hundió el barco yugoslavo Ante Matkovic con disparos a 20 millas al norte de Colombia; 6 fueron asesinados, 23 sobrevivieron.

- 20 de junio de 1942 El submarino alemán U-67 dañó al

petrolero noruego Nortind con un torpedo a 90 millas al sur de Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos, a las 11:25 horas, matando a 1.

- El 22 de junio de 1942, el petrolero noruego Nortind, dañado por el submarino alemán U-67 en el Golfo de México dos días antes, llegó a Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos para ser reparado. El submarino alemán U-159 deshabilitó al petrolero estadounidense E. J. Sadler con disparos a 175 millas al sur de Puerto Rico a las 20:35 horas; los 36 a bordo escaparon a través de 4 botes salvavidas.

- El 23 de junio de 1942, el submarino alemán U-159 envió un embarque al petrolero estadounidense E. J. Sadler a 175 millas al sur de Puerto Rico, justo después de las 00:00 horas, para destruir el petrolero que había desactivado a las 20:35 horas del día anterior. El submarino alemán U-158 hundió el transporte del Ejército de los EE. UU., Mayor General Henry Gibbins, 400 millas al oeste de Key West, Florida, Estados Unidos; toda la tripulación de 47 y los 21 artilleros sobrevivieron, para ser rescatados al día siguiente. 40 millas al sur de South Pass, Louisiana, Estados Unidos, el U-67 hundió al petrolero estadounidense Rawleigh Warner, matando a los 33 a bordo. En el Mar Caribe, el U-68 hundió al petrolero panameño Arriaga, 100 millas al oeste de Aruba; 1 fue asesinado, 24 sobrevivieron. 200 millas al este de Nicaragua, el U-172 hundió el bote de vela colombiano Resolute con disparos y granadas de mano; 6 fueron asesinados, 4 sobrevivieron.

- 27 de junio de 1942, el submarino alemán U-129 hundió al petrolero mexicano Tuxpam con torpedos (1 de 2 impactos) y su cañón de cubierta 50 millas al norte de Veracruz, México; 8 fueron asesinados, 31 sobrevivieron. A 20 millas al oeste de Barbados, el U-126 hundió el petrolero noruego Leiv Eiriksson a las 10:55 horas; 4 murieron, 40 sobrevivieron (2 de los sobrevivientes morirían de sus heridas en un hospital de

Barbados). A las 15:25 horas, el U-129 golpeó nuevamente, hundiendo al petrolero mexicano Las Choapas con un torpedo también a unas 50 millas al norte de Veracruz, México; 4 fueron asesinados, 28 sobrevivieron.

- 28 de junio de 1942 El submarino alemán U-154 hundió el barco estadounidense Tillie Lykes a 100 millas al sur de la República Dominicana a las 03:50 horas; los 33 a bordo fueron asesinados.

- 29 de junio de 1942 El submarino alemán U-67 hundió el petrolero británico Empire Mica al suroeste de Cape St. George, Florida, Estados Unidos a las 7:50 horas; 33 fueron asesinados, 14 sobrevivieron.

- 1 de julio de 1942 El pequeño mercante noruego vapor de 1.855 toneladas Cadmus viajaba de Honduras a Galveston, Texas, Estados Unidos con un cargamento de bananas cuando, a las 17:44 horas, fue alcanzado por un solo torpedo disparado desde el submarino alemán U-129, comandado por Kapitänleutnant Hans-Ludwig Witt. El torpedo golpeó el Cadmus entre la escotilla Nº 4 y la cubierta de popa, matando a dos miembros de la tripulación e inmediatamente el barco comenzó a hundirse por la popa. La tripulación restante abandonó el barco y fueron interrogados por los alemanes que habían emergido y estaban tomando racimos de plátanos del mar antes de partir. El equipo se dividió en dos botes salvavidas, el 1er compañero Tellefsen tenía un dolor severo y tenía dificultad para respirar, se había lesionado la espalda y se había roto el brazo en la muñeca. El ingeniero jefe también se había lastimado la espalda. Se ordenó al 2º compañero al barco de puerto para reemplazar al 1º oficial al mando (10 en cada barco).

- El 1 de julio de 1942, el buque mercante estadounidense Edward Luckenbach ingresó erróneamente en un campo minado de los EE. UU. se hundió 20 millas al norte de los Cayos de

Florida, Florida, Estados Unidos; perdido con el barco había una gran cantidad de tungsteno, lo que llevó a los estadounidenses a iniciar una operación para salvarlo.

- El 2 de julio de 1942, el submarino alemán U-129 (Kapitänleutnant Hans-Ludwig Witt) disparó dos torpedos G7a contra el barco mercante noruego Gundersen en el Golfo de México a las 06:16 horas, anotando un impacto en el lado del puerto a las 06:17 horas, matando a uno. Los 25 tripulantes sobrevivientes abordaron tres botes salvavidas, pero uno de ellos fue destruido rápidamente por la hélice de la nave que se hunde lentamente. Alrededor de las 6.30 horas, el submarino salió a la superficie, disparando sus cañones de cubierta a la nave. Finalmente se hundió a las 07:59 horas. Los supervivientes fueron recogidos por el barco mercante noruego Dea en cuestión de horas.

- 2 de julio de 1942 El submarino alemán U-129 hundió el barco noruego Gundersen en el Golfo de México a las 06:17 horas; 1 fue asesinado, 25 sobrevivieron.

- 3 de julio de 1942 El submarino alemán U-161 hundió el barco panameño San Pablo en el puerto de Puerto Limón, Costa Rica, a las 4:00 horas, matando a la mayoría a bordo y matando a 23 estibadores. 50 millas al norte de Trinidad, U-126 dañó al petrolero estadounidense Gulfbelle, matando a 2.

- 3 de julio de 1942 El barco mercante noruego Dea desembarcó de los 25 sobrevivientes del barco mercante noruego Gundersen, hundido por el submarino alemán U-129 el día anterior, en Progreso, Yucatán, México.

- 4 de julio de 1942 El submarino alemán U-129 hundió el petrolero soviético Tuapse en el Mar Caribe; 8 fueron asesinados, 36 sobrevivieron. El mismo día, el U-575 hundió al barco estadounidense Norlandia también en el Mar Caribe; 9 fueron asesinados, 21 sobrevivieron.

- 6 de julio de 1942, 20 sobrevivientes del mercader de vapor noruego Cadmus, torpedeados por el submarino alemán U-129 cinco días antes, tocaron tierra cerca de Túxpam, México, en dos botes salvavidas.

- 6 de julio de 1942 El submarino alemán U-154 hundió el barco pesquero panameño Lalita con fuego de fuego a 20 millas de la península de Yucatán, México, a las 18:37 horas. U-67 hundió el barco noruego Bayard, 45 millas al sur de Pascagoula, Mississippi, Estados Unidos a las 18:57 horas; 11 fueron asesinados, 21 sobrevivieron.

- 8 de julio de 1942 El submarino alemán U-571 dañó al petrolero estadounidense J. A. Moffett, Jr., a 4 millas de Florida Keys, Florida, Estados Unidos, a las 06:16 horas, matando a 1 de los 42 a bordo; el petrolero encalló para evitar que se hundiera, pero más tarde sería declarada una pérdida total.

- 9 de julio de 1942 El U-575 hundió el barco británico Empire Explorer a 100 kilómetros al este de Granada a las 02:47 horas; 3 murieron, 75 sobrevivieron. El U-571 hundió al barco hondureño Nicolás Cuneo con su cañón de cubierta a 50 millas al norte de La Habana, Cuba a las 16:01 horas; 1 fue asesinado, 19 sobrevivieron. Nuevamente a 100 kilómetros al este de Granada, a las 23:05 horas, el U-203 hundió el barco británico Cabo Verde; 2 fueron asesinados, 40 sobrevivieron.

- 10 de julio de 1942 El submarino alemán U-67 destruyó en gran medida al petrolero estadounidense Benjamin Brewster 60 millas al sur de Louisiana, Estados Unidos a las 06:19 horas; 25 fueron asesinados, 15 sobrevivieron; El naufragio se quemaría durante 9 días, derritiendo gran parte de la nave.

- 11 de julio de 1942 El submarino alemán U-166 hundió la embarcación dominicana Carmen con el cañón de cubierta a 8 millas de la costa norte de la República Dominicana a las 19:00 horas; 1 fue asesinado, 7 sobrevivieron.

- 12 de julio de 1942 El submarino alemán U-129 hundió el barco estadounidense Tachirá 50 millas al suroeste de la isla de Gran Caimán; 5 fueron asesinados, 33 sobrevivieron.

- 13 de julio de 1942 El destructor USS Landsdowne hundió el submarino alemán U-153 en el Mar Caribe a 50 kilómetros al noroeste del lado Atlántico del Canal de Panamá; los 52 a bordo fueron asesinados. 20 millas al norte de Cárdenas, Cuba, submarino alemán U-84 hundió el barco estadounidense Andrew Jackson; 3 murieron, 46 sobrevivieron. A 2 millas al este de Cuba, el U-166 hundió el barco estadounidense Oneida; 6 fueron asesinados, 23 sobrevivieron. 80 millas al sur de Mississippi, Estados Unidos, el U-67 hundió al petrolero estadounidense R. W. Gallagher; 10 fueron asesinados, 42 sobrevivieron.

- 15 de julio de 1942 El submarino alemán U-571 torpedea al Pennsylvania Sun 200 kilómetros al oeste de Key West, Florida, Estados Unidos a las 7:49 horas; 2 murieron, 59 sobrevivieron en 3 botes salvavidas. El petrolero más tarde sería reparado y regresaría al servicio.

- 16 de julio de 1942 El submarino alemán U-160 dañó fatalmente al petrolero Beaconlight con 2 torpedos a 10 millas al noroeste de Galera Point, Trinidad, a las 9:34 horas; 1 fue asesinado, 40 sobrevivieron en 3 botes salvavidas; El remolcador británico HMS Roode Zee hundió el accidente para evitar que se convirtiera en un peligro. El submarino alemán U-166 detuvo al pequeño remolcador Gertrude a 30 millas al noreste de La Habana, Cuba; Gertrude fue hundida por disparos después de que la tripulación de 3 abandonara el barco según lo ordenado.

- 19 de julio de 1942 El submarino alemán U-84 hundió el barco hondureño Baja California en el archipiélago de los Cayos de Florida; 3 murieron, 34 sobrevivieron. En la misma área, a las

19:12 horas, el U-129 hundió el barco noruego Port Antonio; 13 fueron asesinados, 11 sobrevivieron.

- 21 de julio de 1942 El submarino alemán U-84 dañó al buque Liberty William William Cullen Bryant del convoy aliado TAW-4J 40 millas al suroeste del archipiélago de Key West, Florida, Estados Unidos, a las 09:08 horas; Todos los 54 a bordo sobrevivieron.

- 22 de julio de 1942 El submarino alemán U-505 hundió el velero colombiano Urious con su cañón de cubierta a 100 millas al este de Nicaragua a las 13:35 horas; 13 fueron asesinados.

- 23 de julio de 1942 El submarino alemán U-129 hundió el barco estadounidense Onondaga a 5 millas al norte de Cayo Guillermo, Cuba a las 22:22 horas; 20 fueron asesinados, 14 sobrevivieron.

- 26 de julio de 1942 El submarino alemán U-66 hundió el barco brasileño Tamandaré a 12 millas al este de Tobago a las 8:15 horas; 4 fueron asesinados, 50 sobrevivieron. A las 09:45 horas, el U-171 hundió al barco mexicano Oaxaca frente a Corpus Christi, Texas, Estados Unidos; 6 fueron asesinados, 39 sobrevivieron.

- 30 de julio de 1942 El submarino alemán U-166 hundió al carguero estadounidense Robert E. Lee a 50 kilómetros al suroeste de Nueva Orleans, Louisiana, Estados Unidos, a las 22:30 horas; 25 fueron asesinados, 379 sobrevivieron. El perseguidor de patrullas de escolta USS PC-556 contraatacó con cargas de profundidad y hundió el submarino alemán, aunque el hundimiento no se confirmó hasta después de la guerra; los 52 a bordo del U-166 fueron asesinados.

- 12 de agosto de 1942 El submarino alemán U-508 hundió a los cargueros cubanos Santiago de Cuba (10 murieron, 19 sobrevivieron) y Manzanillo (23 murieron) 10 millas al sur de

Cayo Hueso, Florida, Estados Unidos a las 13:55 horas.

- 13 de agosto de 1942 El submarino alemán U-658 hundió el barco holandés Medea of Allied convoy WAT-13 entre Cuba y Haití a las 05:07 horas; 5 fueron asesinados, 23 sobrevivieron. El submarino alemán U-171 hundió al petrolero estadounidense R. M. Parker, Jr. con dos torpedos y su cañón de cubierta a 25 millas de Louisiana, Estados Unidos a las 7:50 horas; Todos los 44 a bordo sobrevivieron. A las 09:48 horas, el U-600 atacó el convoy aliado TAW-12 entre Cuba y Haití, hundiendo el barco letón Everlza (23 murieron, 14 sobrevivieron) y el barco estadounidense de carga y pasajeros Delmundo (8 murieron, 50 sobrevivieron).

- 17 de agosto de 1942 El submarino alemán U-658 atacó el convoy aliado PG-6 entre Cuba y Haití a las 0619 horas, hundiendo el barco egipcio Samir, hundiendo el barco británico Fort la Reine (3 murieron, 41 sobrevivieron) y dañó el barco mercante británico Laguna (todos a bordo sobrevivieron).

- 18 de agosto de 1942 El submarino alemán U-553 atacó el convoy aliado TAW-13 cerca de la costa sureste de Cuba, hundiendo el barco mercante británico Emipre Bede a las 05:59 horas (2 murieron, 43 sobrevivieron), el barco mercante estadounidense John Hancock a las 09:13 horas (todos los 49 a bordo sobrevivieron, y el buque mercante sueco Blankaholm a las 09:13 horas (5 murieron, 23 sobrevivieron).

- 19 de agosto de 1942, el submarino alemán U-162 atacó un convoy aliado a 40 millas al oeste de Granada, hundiendo el barco estadounidense West Celina a las 04:37 horas (1 fue asesinado, 43 sobrevivieron); a las 10:07 horas, el U-564 se unió al ataque, hundiendo al barco británico Empire Cloud (3 fueron asesinados, 51 sobrevivieron) y al petrolero británico British Consul (2 fueron asesinados, 40 sobrevivieron). El submarino alemán U-217 hundió el barco de vela británico Sea Gull D. 75

millas al sureste de la isla de Bonaire en el sur del Mar Caribe a las 21:12 horas; 3 murieron, 71 sobrevivieron.

- 22 de agosto de 1942 Un bombardero Bolo B-18 con base en el Canal de Panamá del 45.º Escuadrón de Bombardeos de EE. UU. Hundió el submarino alemán U-654 con cargas de profundidad a 185 millas al norte del Canal de Panamá por la tarde, matando a los 44 a bordo.

- 25 de agosto de 1942, los submarinos alemanes U-164 y U-558 atacaron el convoy aliado WAT-15 entre Jamaica y Haití, hundiendo el barco holandés Stad Amsterdam (3 murieron, 35 sobrevivieron) y el barco británico Amakura (13 murieron, 31 sobrevivieron).

- 27 de agosto de 1942 El submarino alemán U-511 atacó el convoy aliado TAW-15 con dos torpedos a 15 millas al este de Haití a las 06:29 horas, hundiendo el petrolero británico San Fabián (26 murieron, 33 sobrevivieron), hundiendo el petrolero holandés Rotterdam (10 murieron, 37 sobrevivieron), y dañó al petrolero estadounidense Esso Aruba; Esso Aruba estubo varada en la bahía de Guantánamo para evitar que se hundiera, y luego sería reparada.

- 28 de agosto de 1942 El submarino alemán U-94 atacó el convoy aliado TAW-15 en Haití. El avión estadounidense PBY Catalina, la corbeta canadiense HMCS Halifax, la corbeta canadiense HMCS Snowberry y la corbeta canadiense HMCS Oakville contraatacaron, obligando al submarino a salir a la superficie. HMCS Oakville luego golpeó el U-94 dos veces, dejándolo muerto en la superficie. Un grupo de abordaje canadiense capturó el submarino y mató a dos en el proceso. Pronto se dio cuenta de que los alemanes ya habían echado a perder el barco, y que el grupo de abordaje regresó con éxito a HMCS Oakville. El U-94 se hundió con 19 de su tripulación; 26 sobrevivieron.

- 30 de agosto de 1942 El submarino alemán U-564 hundió el petrolero noruego Vardaas a 10 millas al norte de la isla de Tobago a las 06:12 horas; los 41 a bordo sobrevivieron. A 50 millas al noreste, el U-162 hundió a la nave estadounidense Star of Oregon a las 08:28 horas; 1 fue asesinado, 52 sobrevivieron.

- 3 de septiembre de 1942 Los destructores británicos HMS Vimy, HMS Pathfinder y HMS Quentin hundieron el submarino alemán U-162 al noreste de Trinidad con cargas de profundidad, matando a 2 en el proceso. 49 sobrevivientes fueron capturados y enviados a los Estados Unidos como prisioneros de guerra.

- 4 de septiembre de 1942, el submarino alemán U-171 hundió el petrolero mexicano Amatlan a 15 millas de la costa del norte de México en el Golfo de México a las 04:30 horas; 10 fueron asesinados, 24 sobrevivieron; Se gastaron 10 torpedos en este ataque.

- 6 de septiembre de 1942 El submarino alemán U-164 hundió el barco canadiense John A. Holloway 150 millas al noroeste de Aruba a las 22:27 horas; 1 fue asesinado, 23 sobrevivieron.

- 11 de septiembre de 1942 El submarino alemán U-514 hundió el barco canadiense Cornwallis en Bridgetown, Barbados, a las 22:37 horas en aguas poco profundas. Más tarde lo repararían, lo volverían a poner en servicio y lo perderían de nuevo en otro submarino alemán.

- 13 de septiembre de 1942 El submarino alemán U-515 hundió el barco británico Ocean Vanguard a las 02:27 horas (11 murieron, 40 sobrevivieron) y el barco panameño Nimba a las 06:34 horas (20 murieron, 12 sobrevivieron) 45 millas al este de Trinidad. A las 6:22 horas, el U-558 disparó 3 torpedos al convoy aliado TAG-5, el barco holandés Suriname (13 murieron, 69 sobrevivieron) y el barco británico Empire Lugard (los 47 a bordo sobrevivieron) 100 millas al oeste de Granada.

- 14 de septiembre de 1942, el submarino alemán U-515 hundió el buque británico Harborough a 40 millas al este de Trinidad a las 14:10 horas; 5 fueron asesinados, 45 sobrevivieron.

- 15 de septiembre de 1942 El submarino alemán U-514 hundió el barco británico Kioto cerca de la costa de la isla de Tobago a las 15:17 horas; 20 fueron asesinados, 54 sobrevivieron.

- El 27 de septiembre de 1942, el crucero auxiliar alemán Stier hundió al barco de la libertad estadounidense Stephen Hopkins en el Mar Caribe a las 10:00 horas aproximadamente, pero sufrió daños en el enfrentamiento. Más tarde, el mismo día, muerto en la superficie, la tripulación de Stier hundió el barco justo antes del mediodía.

- 11 de marzo de 1943 A las 0.752 horas, el comerciante de vapor hondureño de 2.493 toneladas Olancho fue alcanzado por un torpedo del submarino alemán U-183 a unas 30 millas al oeste de Cabo San Antonio, Cuba. El torpedo golpeó el costado de estribor abriendo el casco y demoliendo la caseta del timón y el ala del motor de estribor. La sala de máquinas se inundó de inmediato y el motor de babor no pudo detenerse, por lo que el barco siguió avanzando a toda velocidad en círculos hasta que el tornillo se quedó fuera del agua debido al asentamiento de la proa. Después de otro golpe de torpedo, el barco se hundió. Los 41 miembros de la tripulación y cinco guardias armados abandonaron el barco después del segundo torpedo, en una balsa y saltando por la borda. Dos hombres se hundieron con la succión del barco que se hunde después de que saltaron de la popa y uno fue golpeado por el tornillo giratorio y más tarde murió después de ser recogido por la balsa. Otros siete sobrevivientes se aferraron a una tapa de escotilla. Los ocupantes del bote salvavidas y los nueve hombres en la balsa fueron recogidos a las 12:55 horas por el comerciante de vapor hondureño Choluteca.

- 15 de mayo de 1943, un avión de reconocimiento estadounidense detectó un submarino alemán U-176 en La Habana, Cuba. El cazasubmarino cubano CS-13, que escoltaba a dos cargueros, fue notificado y encerró al U-Boat, atacándolo con cargas de profundidad y hundiendo al U-176, matando a toda la tripulación.

- 5 de julio de 1943, el submarino alemán U-759 hundió el barco estadounidense Maltran del convoy aliado GTMO-134, 70 millas al oeste de Port Salut, Haití. Todo el equipo sobrevivió.

- 7 de julio de 1943 El submarino alemán U-759 hundió el buque de carga holandés Poelau Roebiah del convoy aliado TAG-70 al este de Jamaica; 2 fueron asesinados y 68 sobrevivieron.

- 8 de julio de 1943 Se informó que el submarino alemán U-759 se perdió, aunque los registros posteriores muestran que no pudo haber sido destruido hasta el 23 de julio de 1943.

- 15 de julio de 1943 El escuadrón de patrulla de la Marina de Estados Unidos 32 PBM-3C Avión Mariner hundió el submarino alemán U-759 en el Mar Caribe, al sur de Haití, con cargas de profundidad (los 47 muertos).

- 18 de julio de 1943, la aeronave de la Armada de los EE. UU. K-74 detectó un submarino enemigo en el estrecho de Florida entre los Estados Unidos y Cuba a las 23:40 horas por radar y comenzó el ataque al submarino alemán U-134 10 minutos más tarde. Las armas antiaéreas del U-134 alcanzaron la aeronave y ella se estrelló a las 23:55 horas. El K-74 fue el único dirigible estadounidense que fue derribado durante la guerra.

- El 23 de julio de 1943, un avión de la Marina de Estados Unidos PBM Mariner atacó un submarino alemán en el Mar Caribe, posiblemente el U-759.

- El 23 de noviembre de 1943, el submarino alemán U-516 golpeó

a la petrolera estadounidense Elizabeth Kellogg con un torpedo a 150 millas al norte de Cristóbal, Panamá, en el Mar Caribe a las 09:35 horas. 10 fueron asesinados; los 38 sobrevivientes fueron recogidos por el petrolero USAT Y-10 y el cazasubmarino USS SC-1017.

- 7 de marzo de 1944 A las 01:40 horas, el petrolero Valera de 3.401 toneladas sin escolta, propiedad de "Lago Petroleum Co, Panamá", se dirigía desde San Nicolás, Aruba a Cristóbal, Panamá, con un cargamento de 35.000 barriles de combustible pesado de la marina de calderas, aceite combustible. Fue golpeado por un torpedo del submarino alemán U-518 (Oberleutnant zur See Hans-Werner Offermanand) y se hundió después de romperse en dos, a unas 120 millas al oeste-noroeste de Barranquilla, Colombia. El maestro William Marshall Russell fue asesinado; los restantes 34 hombres sobrevivientes fueron encontrados en balsas por un barco de la Guardia Costera de los Estados Unidos, y fueron llevados a Panamá.

Fabricando un mito

Hagamos una breve incursión en algunos de los relatos icónicos que ayudaron a generar el mito:

SEABIRD

Mito: Este bergantín mercante se encontró en el otoño de 1760 encallado en las costas de Rhode Island (EE.UU.). Aunque sus camarotes se encontraban intactos, incluso con el café del desayuno todavía humeante, su tripulación se había esfumado misteriosamente. Solo se encontraron un perro y un gato.

Realidad: El Seabird es una de esas tantas "leyendas de mar", probablemente inspirada en un relato corto publicado en el semanario estadounidense The Sunday Moorning Star, en 1885.

ROSALIE

Mito: Hallado a la deriva en 1840, y en perfectas condiciones sin rastro de su tripulación. Inexplicablemente, solo se encontró un canario vivo dentro de su jaula.

Realidad: No existe constancia de que este barco existiera.

BELLA

Mito: Goleta británica desaparecida en abril de 1854, sin causa aparente, en las aguas del Triángulo de las Bermudas.

Realidad: Como consecuencia de un exceso de carga, el barco naufragó durante una tempestad no muy lejos de las costas tras zarpar de Cabo de San Roque (Brasil).

ROYAL NAVY HMS ATALANTA Mito: Buque escuela -con una tripulación de casi trescientas hombres que integraba a 250 cadetes-, desaparecía en aguas del Triángulo tras zarpar a finales de enero de 1880 desde las islas Bermudas rumbo a Inglaterra.

Realidad: La crónica de los periódicos londinenses de la época, que siguieron el caso con notable interés, concluyó que la fragata se hundió como consecuencia de un temporal, probablemente a varias millas del famoso Triángulo.

FREYA

Mito: Este barco alemán, que partía desde Manzanillo (Cuba) hasta Chile, fue hallado en octubre de 1902, navegando a la deriva y sin su tripulación en los mares del Triángulo de las Bermudas.

Realidad: El barco partió de Manzanillo, un puerto situado en México (homónimo de otro que se encuentra en la isla de Cuba). Un artículo publicado en Nature, en 1907, atribuye a un terremoto registrado en aquella zona el causante del desastre del Freya que, en todo caso, fue hallado en el Pacífico y no en las aguas del Triángulo.

CYCLOPS

Mito: Este buque de la Armada estadounidense desapareció en marzo de 1918 sin dejar rastro.

Realidad: Una tormenta y el agrietamiento reportado en su maquinaria -que le obligó a hacer una escala previa- pudieron ser los detonantes de su desaparición.

CARROLL A. DEERING

Mito: Se halló encallado en las costas de Carolina del Norte (Estados Unidos), en 1921, sin rastro de su tripulación.

Realidad: Probablemente su tripulación fue desalojada como consecuencia de un asalto de piratería.

RAIFUKU MARU

Mito: Buque de carga japonés con una tripulación de 38 personas, que realizaba una ruta desde Estados Unidos hasta Alemania, hundido en abril de 1925, en las Bermudas. Charles Berlitz y otros autores aseguran que el barco radió un último mensaje comunicando que era "abducido" por un OVNI en forma de daga.

Realidad: El barco se hundió, en presencia de testigos que lo

divisaron desde la cubierta del buque británico Homeric, como consecuencia de una tormenta, sin que estos pudieran aproximarse para socorrer a su tripulación.

COTOPAXI

Mito: Este buque mercante estadounidense, desaparecido en diciembre de 1925, es uno de los "barcos fantasma" más emblemáticos en la literatura sobre el Triángulo de las Bermudas; hasta el extremo de que el propio Steven Spielberg lo rescata descansando sobre las arenas del desierto en una de las escenas cumbre de Encuentros en la Tercera Fase (1977).

Realidad: Este barco naufragó en su ruta hacia Cuba cuando se interpuso un vendaval.

SUDUFFCO

Mito: Desaparecido sin explicación en marzo de 1926 en las Bermudas.

Realidad: Testigos avistaron cómo el barco naufragaba como consecuencia de una turbulenta tormenta acompañada de ciclones.

COPENHAGUE

Mito: El buque escuela danés -que fue la embarcación más grande del mundo en su momento con cinco mástiles- desaparecía con una tripulación de 45 cadetes y 26 hombres en diciembre de 1928, en las aguas del Triángulo de las Bermudas. Su desaparición generó tal impacto que, durante años, testigos aseguraban haber contemplado la silueta de un barco fantasma de cinco mástiles navegando en las aguas.

Realidad: La fragata se hundió, probablemente en aguas del Atlántico sur -lejos del Triángulo- cuando realizaba una ruta desde Argentina hasta Australia, después de colisionar con un iceberg. En 2012 en las proximidades del archipiélago británico Tristán de Acuña fueron hallados los restos de un barco que están siendo identificados por el Museo Marítimo Danés, por si pertenecieran al mítico Copenhague.

STAVENGER

Mito: Carguero noruego con una tripulación de 43 personas que en 1931 desaparecía en las Bahamas.

Realidad: En los archivos del Museo Marítimo Noruego no consta ningún barco con dicho nombre.

JOHN & MARY

Mito: Este buque estadounidense de dos mástiles fue hallado a la deriva y sin tripulantes, tras su inexplicable desaparición en abril de 1932, en el Triángulo de las Bermudas.

Realidad: El buque sufrió un incendio en los motores que obligó a su tripulación a lanzarse al agua.

LA DAHAMA

Mito: Avistado en agosto de 1935, por el barco El Aztec, navegando a la deriva por las Bermudas sin su tripulación.

Realidad: Los entusiastas del Triángulo de las Bermudas omiten un "detalle": días antes de este avistamiento, La Dahama había sido hallada naufragando hacia las Azores. Sus cinco tripulantes pudieron ser rescatados por el Rex, un barco italiano.

ANGLO AUSTRALIAN

Mito: En su ruta desde Singapur a Australia, este carguero del servicio de correspondencia desapareció, con 39 hombres a bordo, en marzo de 1938.

Realidad: Tormentas y huracanes hundieron el Anglo Australian.

EL SANDRA

Mito: Veintiocho hombres embarcaron en esta nave a vapor en ruta desde Estados Unidos hasta Venezuela para desaparecer misteriosamente en abril de 1950, en un mar en absoluta calma.

Realidad: Muchos de los datos de envergadura y tripulación (eran once sus tripulantes) no se corresponden con la realidad. Como tampoco la climatología: la "desaparición" de El Sandra coincidió con un mar invadido de vientos huracanados.

CONNEMARA IV

Mito: El yate Connemara IV apareció en septiembre de 1955 a varias millas al sudoeste de las Bermudas. Nada se sabe de sus ocupantes...

Realidad: Tres tornados que alcanzaron los 300 km por hora pudieron "desalojar" al barco haciéndolo naufragar.

MARINE SULPHUR QUEEN

Mito: Este petrolero que partía desde Texas hasta Virginia con una carga de 15.000 toneladas de azufre fundido desapareció, a pesar del buen tiempo, en febrero de 1963.

Realidad: El técnico elaborado por la Guardia Costera atribuye el hundimiento del barco a una posible explosión de su cargamento.

Otras embarcaciones, cuya desaparición se ha atribuido a la anómala fenomenología desencadenada en el Triángulo de las Bermudas, pero que han encontrado una explicación natural son: Witchcraft (1967) -una tormenta. Anita y Norse (1972) -un superviviente testimonió un

huracán. Sylvia L. Ossa (1976) -un huracán fuera del Triángulo. Hawarden Bridge (1978) -su tripulación fue asesinada y el autor detenido.

Poet (1980) -un huracán…

Una de las últimas embarcaciones desaparecidas en el triángulo es el buque estadounidense El Faro -con una tripulación de treinta y tres personas-, que naufragó en octubre de 2015 como consecuencia del huracán Joaquín.

VUELO 19

El día 5 de diciembre de 1945 el vuelo 19 compuesto por un grupo de cinco bombarderos torpederos Grumman TBM Avenger de la Armada de los Estados Unidos realizaría un vuelo de entrenamiento. Después de un tiempo desarrollando el ejercicio, el escuadrón dejó de comunicarse con la base naval, cuando estaban volando precisamente sobre el Triángulo de las Bermudas. Las notificaciones oficiales referían -en 1991-, que los restos de cinco Avengers habían sido descubiertos frente a las costas de la Florida[18], pero que los números de serie de los motores revelaron que no eran del Vuelo 19. Los registros revelaron además que estas aeronaves descubiertas, habían sido declaradas obsoletas -no aptas para el mantenimiento o reparación- y habían sido "eliminadas en el mar", un hecho que Inevitablemente llama la atención acerca de que estos aviones hayan sido simplemente "eliminados en el mar". Teniendo en cuenta que Alemania había desarrollado submarinos especialmente preparados para guerra antiaérea puede ser más factible pensar que habrían sido derribados.

Los registros oficiales también mostraron vastos accidentes de entrenamiento entre 1942 y 1945 que representaron la pérdida de 95 elementos del personal de la aviación de NAS Fort Lauderdale[19] . Según estos datos parecería más peligroso entrenar que ir al combate.

Como podemos ver en este rápido repaso de los casos más conocidos es que parece existir un notorio intento de alejar a la prensa y a los observadores de la zona conflictiva de los U-Boot, así como de cualquier referencia a enfrentamientos de tipo bélico.

Puede resultar interesante que en estos últimos tiempos (2015) en los que ha empezado a vislumbrarse el encubrimiento ha aparecido la publicación de una noticia (falsa) acerca de uno de los cargueros supuestamente desaparecido en el Triángulo. El artículo publicado se titulaba "Después de 90 años, reaparece un barco extraviado en el Triángulo de las Bermudas". La noticia proviene del sitio satírico World News Daily Report, que el 18 de mayo de 2015 publicó esta nota (falsa, como todas las demás) en la sección de Misterio. Es llamativo que la misma fue republicada por muchos medios "serios" alrededor del planeta. Por supuesto replicado por el History en su sitio web y apoyado por supuestos estudios de "universidades" que intentan cerrar el mito con supuestos análisis de las olas de la zona.

[18] "Dive to Bermuda Triangle" (2004); telecast en The Science Channel, 17 de febrero de 2006.
[19] "95 young americans lost their lives at the NAS Fort Lauderdale base during 1942-1945". Air Station Fort Lauderdale Historical Association. Consultado el 13 de diciembre de 2010.

Decía una nota del diario Sputnik:

> "Un equipo de científicos de la Universidad de Southampton asegura haber resuelto el misterio del enigmático "Triángulo del

> Diablo", que ya se ha cobrado la vida de más de un millar de personas en el último siglo. Según afirman los investigadores en el nuevo documental de la cadena Channel 5 "The Bermuda Triangle Enigma" (El enigma del Triángulo de las Bermudas, en español), la razón principal de este fenómeno son las olas gigantes, también conocidas como "olas monstruo", que se forman en el área y pueden alcanzar hasta los 30 metros de altura. Durante el experimento, los científicos británicos utilizaron simuladores para recrear la formación de estas olas -que solo duran unos pocos minutos y son capaces de acabar con buques y aeronaves de gran tamaño- y el hundimiento del barco USS Cyclops, con 300 personas a bordo, que había desaparecido en la zona en 1918. Según explicó al medio el encargado del estudio, el oceanógrafo Simon Boxall, en esta zona del Atlántico pueden tener lugar hasta tres tormentas masivas que llegan desde diferentes direcciones, algo que desemboca en la formación de olas gigantes. "Hay tormentas que llegan desde el norte y desde el sur y luego se unen", subrayó. Boxall agregó que estas peligrosas olas son capaces de hundir un navío en tan solo dos o tres minutos sin dejar rastro."

Leemos olas que se tragan a buques y aeronaves (¡aviones!) de gran tamaño…

Dice también el excelsior.com de México:

> "Si puedes imaginar una ola gigante con picos en cada extremo, no hay nada debajo del barco, por lo tanto, se rompe en dos. Si sucede, puede hundirse en dos o tres minutos", explicó el Dr. Simon Boxall. El famoso científico australiano Dr. Karl Kruszelnicki parece estar de acuerdo en que las olas gigantes explican el llamado misterio del Triángulo de las Bermudas. En 2017, escribió un libro titulado The Author en el que aplicaba la ciencia a los misterios populares. Afirmó que había una explicación simple para los aviones y barcos desaparecidos en el Triángulo de las Bermudas y escribió sobre los diversos

capitanes y pilotos: "Había [solo] un tipo con experiencia, el resto no tenía experiencia. Había mal clima, había olas de 15 metros". Además, señaló que el Triángulo de las Bermudas, que es una de las partes con mayor tráfico de cualquier océano, en realidad no ve una tasa de desapariciones estadísticamente improbable. "Según Lloyds de Londres y la guardia costera de los Estados Unidos, la cantidad de aviones que desaparecen en el Triángulo de las Bermudas es la misma que en cualquier parte del mundo en porcentajes", dijo el Dr. Karl a News.com."

Al parecer habría llegado el momento de terminar con el mito. Tal vez las investigaciones de las universidades y los expertos en olas serían el camino elegido en función de no sacar a la luz la verdad de lo sucedido.

Cuba y los submarinos alemanes

(Extracto de la nota de mundo.sputniknews.com)

"La posición estratégica de Cuba, considerada la llave del Golfo de México, hizo que la marina cubana se incorporara de inmediato a la lucha contra el eje Berlín-Roma-Tokio. Pero ¿cómo estas potencias tan lejanas y sumidas en los campos de batalla de Europa y Asia activaron los conflictos en el Caribe?

"Cuba tenía una alianza estratégica importante con Estados Unidos y en diciembre de 1941 cuando ocurrió el ataque japonés a Pearl Harbor, la Isla se inmiscuyó rápidamente en la guerra, contó a Sputnik Alina Bárbara López, historiadora cubana y Doctora en Ciencias Filosóficas.

El 8 de diciembre Cuba le declaró la guerra a Japón y tres días después a Alemania e Italia. Para fines del '41, la Isla estaba en guerra contra las potencias del Eje.

"Sin embargo no podemos afirmar que hubo una participación directa en los campos de batalla, aunque se hizo un llamado al servicio militar y el rol de los cubanos fue vital en la región", afirmó López.

Desde que Estados Unidos se involucró en la guerra comenzó un hostigamiento muy interesante de este lado del Atlántico de los submarinos alemanes que comienzan a hundir una gran cantidad de buques mercantes.

Acerca de los buques hundidos por lo alemanes decía: "Todos buques y petroleros cargados de mercancías, azúcar, y materiales estratégicos. Incluso, los alemanes entran en algunas zonas navales petroleras de importancia como Curazao y Maracaibo e intentan una destrucción más directa dentro del

territorio", explicó la especialista.

Según recogió la historia de Cuba, en aguas cercanas a la mayor de las Antillas fueron hundidos el buque mercante hondureño "Nicolás Cúneo", el pesquero cubano "Lalita" y los buques mercantes cubanos "Manzanillo" y "Santiago de Cuba".

Estos dos últimos hundimientos tuvieron lugar el 12 de agosto de 1942 frente los cayos de la Florida, y perdieron la vida 31 marinos cubanos. Sólo ocho de los cadáveres fueron rescatados y velados en el Capitolio Nacional con una sentida manifestación del movimiento obrero cubano.

Antes de entrar a la guerra, la marina cubana contaba con pocas embarcaciones, todas obsoletas y vetustas. El Gobierno de los Estados Unidos firmó convenios con varios países latinoamericanos y del Caribe para fortalecer el potencial bélico de los mismos, a cambio de materias primas para la maquinaria militar estadounidense.

Fue entonces cuando el arsenal naval cubano fue reparado a interés de Estados Unidos y los marines pasaron a cumplir un rol vital en el sustento de los Aliados: custodiar barcos en la ruta Guantánamo-New York y cazar submarinos alemanes.

"A partir de entonces comenzó una estratégica actividad de la Marina de Cuba que participó en el aseguramiento de los buques, dada su posición geográfica", afirmó la historiadora.

La flotilla de cazasubmarinos comenzó a operar en abril de 1943. Se le asignó la misión de escoltar a los buques mercantes que se movían entre los puertos cubanos. Durante tres años seguidos Cuba le vendió toda la zafra de azúcar a Estados Unidos y las embarcaciones salían de forma constante desde el puerto de La Habana hasta la Florida.

"El azúcar era muy importante para elaborar las raciones de

guerra, la leche condensada que era sustento energético vital para los soldados que estaban en combate en el frente", comentó la especialista.

Además, Cuba tenía la reserva más importante de níquel del mundo, un mineral estratégico para la elaboración de maquinarias y armamento militar. Esto también provocó un fuerte hostigamiento por parte de los submarinos alemanes en toda el área.

El 15 de mayo de 1943, una escuadrilla de cazasubmarinos cubanos que navegaba de Isabela de Sagua hacia La Habana escoltando a dos mercantes cargados de azúcar recibió la información de un avistamiento de submarino al norte de Matanzas, justo en medio de la ruta programada.

Un avión norteamericano dio el aviso y dejó caer una bomba de humo para fijar la ubicación precisa y fue así como la escuadrilla cubana aumentó su velocidad y dio inicio al ataque. Fueron lanzadas bombas de profundidad y en la cuarta explosión se reportó un sonido burbujeante y unos minutos más tarde el agua se manchó de petróleo, según relató años después el comandante de la escuadrilla Mario Ramírez.

Por razones desconocidas el hundimiento del U-176 alemán permaneció en secreto para la opinión pública cubana hasta después del fin de la guerra. En total, unos 79 marinos cubanos perdieron la vida en la defensa y escolta de los mercantes aliados.

Según notas de Gustavo Placer, Capitán de fragata de la Marina de guerra y reconocido historiador cubano, los buques de la Marina de Guerra navegaron 134.206 millas cumpliendo misiones de escolta a convoyes y patrullaje. El crucero Cuba, el mayor de los buques de la Isla, navegó durante la guerra 27.974 millas y escoltó 89 mercantes aliados que desplazaban, en su conjunto, 712.000 toneladas de mercancías."

La Marina De Guerra De Cuba Y La Guerra Anti-Submarina En El Caribe (Extracto de la nota)

Material de Circulonaval.com

"Con el ataque japonés a Pearl Harbor y la entrada de Estados Unidos en el conflicto, la guerra submarina conoció una nueva fase; el día 8 de diciembre de 1941, en el informe de Kal Döenitz a su Estado Mayor éste señalaba: "…Japón ha iniciado hostilidades contra Inglaterra y los Estados Unidos, un acontecimiento de gran importancia que en un breve lapso de tiempo afectará las restricciones de los U-boats en el Atlántico…"[20]. Al día siguiente, 9 de diciembre, el propio Almirante señalaba en otro informe: "…El levantamiento de las restricciones con respecto a los buques de Estados Unidos y la llamada zona de Seguridad Panamericana ha sido levantada por el Führer. Por lo tanto, toda la zona de las costas de América se convertirán en un espacio abierto para las operaciones de los u-boat: "deben hacerse todos los intentos para utilizar lo más rápidamente posible dichas ventajas, que pronto podrán desaparecer, para lograr un "éxito espectacular" en la costa americana…"[21].

En efecto, se habían levantado las restricciones en cuanto a llevar la guerra submarina hasta la costa este de los Estados Unidos, dándose inicio a la operación denominada Paukenschlag (Golpe de Tambor). La primera víctima de esta escalada lo fue el carguero británico Cyclops hundido por el U-123 al mando del Capitán Hardenguen. En los días siguientes fueron enviados otros submarinos a ese sector marítimo y para el 12 de Enero ya habían sido hundidos 38 buques entre petroleros y mercantes de diferentes tipos; poco después, el 14 de Febrero de 1942 se dio inicio a la operación "Nueland" (Tierra Nueva) con el ataque del U-502 contra 5 tanqueros que

navegaban en aguas del Golfo de Venezuela rumbo a Aruba, de este modo se iniciaban las operaciones sistemáticas en aguas del Caribe y Golfo de México. Las fuerzas navales y aéreas norteamericanas se vieron en la disyuntiva de no disponer de los medios suficientes en estos primeros momentos, para enfrentar la protección de sus costas y menos aún la de los países vecinos. "El 31 de diciembre de 1941, un guardacostas había informado del avistamiento de un periscopio en el canal de Portland, y el 7 de enero un avión del Ejército avistó la presencia de un submarino frente a la costa de Nueva Jersey. El mismo día que la Armada norteamericana había informado de la presencia de una flota de U-boats en aguas al sur de Terranova, el buque SS Cyclops era hundido frente a Nueva Escocia y tres días más tarde corría la misma suerte, el petrolero Norness en Nontauk Point, al sureste de Long Island. La situación general se hacía cada vez más difícil y requería de la toma inmediata de decisiones; en los 76 días posteriores al hundimiento del Norness, se reportó el aniquilamiento de otros 53 buques, lo que representaba la pérdida de 300.000 toneladas de arqueo bruto" [22]. El Comando del North Atlantic Naval Coastal Frontier, que más tarde pasaría a llamarse Eastern Sea Frontier Command, asumió la responsabilidad de enfrentar la tarea de la lucha antisubmarina en una franja costera de 1.200 millas entre Maine y Key West. Entre tanto las operaciones submarinas alemanes continuaban en ascenso en la zona del Caribe y Golfo de México, fue así que el "Mando Naval norteamericano consciente del peligro que esta nueva escalada representaba, decidió poner a disposición del Gulf Sea Frontier Command (Comando Frontera del Golfo) varios B-18; días más tarde, el Comandante General de la Primera Fuerza Aérea llevó acabo la creación del Gulf Task Force (Fuerza de Tarea del Golfo), que asumiría el control de todas las aeronaves que actuaban a las órdenes de la Gulf Sea Frontier. La situación creada en el Golfo de México y Mar Caribe era de tal gravedad que fue solicitada a la Tercera Fuerza Aérea, la utilización de algunas de sus naves en el

patrullaje antisubmarino"[23]. Varios tratados y acuerdos fueron firmados entre Estado Unidos y algunas naciones latinoamericanas, a fin de mejorar la composición y técnica de sus marinas y aviación, así como, para establecer una estrategia conjunta de enfrentamiento en esta escalada. Cuba fue signataria de varios de estos Acuerdos de carácter militar, entre ellos el suscrito a mediados de 1942, convirtiéndose en una de las naciones más comprometidas con la situación del estado de guerra imperante en aquella área geográfica. El US Caribbean Sea Frontier, creado entonces, fue el encargado de enlazar los puntos establecidos entre Panamá, Puerto Rico, Trinidad y Guantánamo en Cuba. Se abría así uno de los más importantes episodios del conflicto, el del enfrentamiento a la flota submarina alemana en las aguas próximas a Cuba. Muy próximos a las costas cubanas operaron al menos que este autor conozca con total exactitud, 84 U-boats. Para que se tenga una idea de la distancia en que en algunos casos se aproximaban dichas embarcaciones, basta mencionar uno de los numerosos informes recogido por estas naves. El 7 de agosto de 1942, el U-508 en el reporte de su situación operativa, manifestaba que: "no se observa nada fuera del puerto de la Habana desde el día 5 de agosto en que fueron vistos 4 barcos y 3 aviones"- y que habiendo penetrado en la bahía de la Habana- "fueron observados a través del periscopio 20 embarcaciones"[24]. Las redes de espionaje establecidas por la Abwehr en territorio cubano habían estructurado planes para en los casos necesarios prestar auxilios a las embarcaciones submarinas, fundamentalmente en el aprovisionamiento de alimentos, agua, medicinas y de forma excepcional combustible. Edwards Ennis, Director del Alien Enemy Control Unit manifestó: "…desde principios del 42, los submarinos alemanes tuvieron muchos éxitos en la costa Atlántica… nosotros tenemos información de que están siendo aprovisionados de combustibles por alemanes en Cuba…" [25].

La joven Marina de Guerra cubana tuvo que asumir la difícil

tarea de custodiar una de las zonas más asediadas por los submarinos alemanes y para esta tarea contaba con un número reducido de fuerzas compuestas por 32 buques de guerra, entre estos, 23 buques de transporte y 7 buques auxiliares; no obstante, como resultado de la firma del Acuerdo Naval y Aéreo suscrito entre Cuba y Estados Unidos con fecha 7 de Septiembre de 1942, fueron transferidas a Cuba 16 nuevas unidades, compuesta por 12 caza submarinos y 4 buques de patrulla, lo que fortaleció considerablemente la capacidad de combate de la Armada cubana. Uno de estos cazasubmarinos, el CS-13 comandado por el Alférez Mario Ramírez Delgado, puso fuera de combate al poderoso U-176 en aguas del Canal de San Nicolás, el 15 de mayo de 1943. Estas fuerzas ejercieron un papel disuasorio, por lo que los submarinos alemanes comenzaron a operar en zonas cada vez más alejadas de las costas y sus incursiones ya no se realizaban con el mismo nivel de impunidad."

[20] NARA, National Archives and Records Administration, Washington. "Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945": BUp Diario de Guerra. 8 de diciembre de 1941. VI Generales; número PG-30301ª, número de Rodillo 4063.
[21] NARA, National Archives and Records Administration, Washington. "Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945": BUp Diario de Guerra. 10 de diciembre de 1941. IV Generales; número PG-30301ª, número de Rodillo 4063.
[22] Maximino Gómez Álvarez; "El Incidente 3208: hundimiento del U-176 en el Canal de San Nicolás", 2010. Pág. 32. Inédito.
[23] Idem
[24] NARA, National Archives and Records Administration, Washington. "Guides to the Microfilmed Records of the German Navy, 1850-1945. Records Relating to U-boat Warfare, 1939-1945": BUp Diario de Guerra. Generales, número PG 30310ª, número de Rodillo 3980.
[25] Informe sobre abastecimientos a u-boats. Memorándum del Alien Enemy Control Unit al Congreso norteamericano. Mayo 1942. www.circulonaval.com cruceros, 11 cañoneras, 5 lanchas artilladas, 4 caza submarinos de la 1ª Guerra Mundial.

El incumplimiento de los tratados de guerra

Jamás ninguno de los bandos, ni los Aliados ni el Eje, cumplieron las leyes del mar fijadas por el Derecho Internacional. Por ejemplo desde aquel Septiembre de 1939 los alemanes se saltaron la normativa al torpedear cargueros solitarios porque previamente la ley los obligaba a abordar la nave, investigarla, capturar la tripulación y posteriormente proceder a su hundimiento (salvo que estuviera escoltada por buques de guerra); algo que sin duda exponía al submarino al peligro de los destructores de superficie o aviones enemigos. Respecto a los británicos su actitud no ayudó a rebajar la agresividad de los alemanes porque usualmente incumplían la legalidad armando a los mercantes o instalándoles radares para facilitar la interceptación de submarinos. Los ingleses llegaron incluso a plantar 5.000 minas submarinas en aguas neutrales del Paso de Calais y a requisar los transatlánticos de Freetown en Sierra Leona, Kingston en Jamaica y Halifax en Canadá para emplearlos como transportes militares. Además el mismo bloqueo naval decretado por la Royal Navy para impedir el comercio a los puertos alemanes del Mar del Norte, ya era considerado un crimen de guerra según las cláusulas del Derecho Internacional, lo que demostró que la Batalla del Atlántico iba a convertirse desde sus mismos inicios en una lucha sin cuartel.

Los inicios del "U-Boot"

Para entender la "Batalla del Atlántico" es necesario retroceder en el tiempo hasta 1919, año en que Alemania, derrotada en la Primera

Guerra Mundial, tuvo que arrodillarse ante las potencias vencedoras y firmar el " Tratado de Versalles", un pacto que la señalaba como la principal culpable de iniciar la guerra. Pero la responsabilidad moral no era la única que pesó sobre el país germano, sino que se vio obligado a pagar a los aliados las llamadas "reparaciones de guerra", una considerable cantidad de dinero en compensación por los daños sufridos.

A su vez, entre los más de 400 artículos del tratado, había varios dedicados a la marina alemana, una de las más grandes durante la Primera Guerra Mundial y cuya reducción podía evitar golpes a los aliados en caso de iniciarse una contienda. "Por el Tratado de Versalles, se la condenaba a no disponer de otra cosa que una flota tan reducida como inútil. Sólo se le autorizaron unos efectivos máximos de 15.000 hombres. El material flotante sólo podía estar compuesto por seis antiguos y pequeños acorazados, otros tantos cruceros, doce destructores y algunos buques auxiliares. ¡Ni un solo submarino!" explica el historiador español Luis de Sierra en su obra "La guerra naval en el Atlántico". Y es que, los sumergibles alemanes habían destruido casi 7.000 navíos desde 1915 obteniendo una gran reputación.

Por el contrario, Alemania no tardó en dejar de lado lo firmado en Versalles. Así, en 1922 inició un programa secreto para desarrollar nuevos submarinos y, poco después, creó la "Escuela de guerra antisubmarina" -cuya finalidad era entrenar discretamente a las tripulaciones alemanas para dominar los mares y océanos si se sucedía cualquier conflicto-. La llegada de Hitler en 1935 puso la piedra definitiva para la creación de una gran flota de sumergibles, pues logró que la "Kriegsmarine" (la "Marina de guerra" del país) recibiera el "sí" internacional para construir una armada mayor.

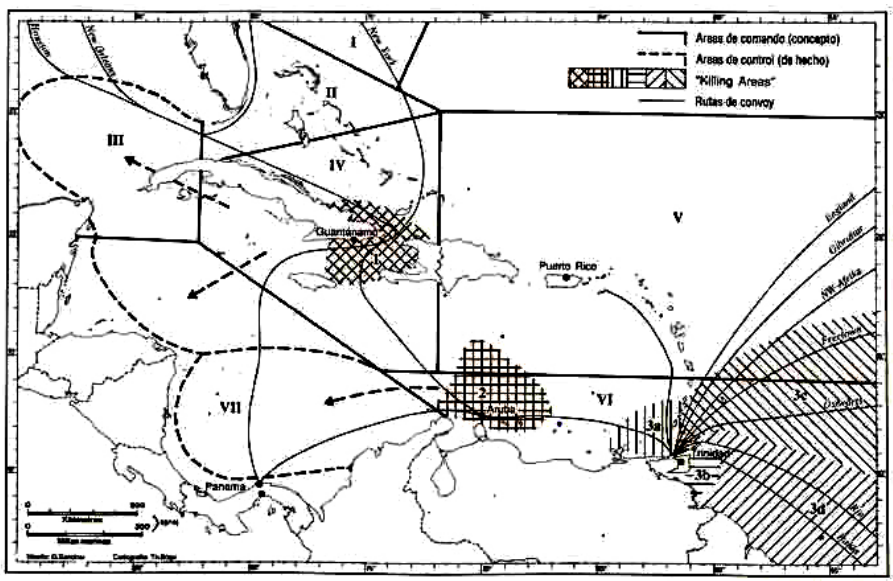
Un enorme error por parte del Reino Unido, pues, sin saberlo, daba rienda suelta a la fabricación de submarinos por parte de los nazis, unas máquinas que iban a provocar en un futuro no muy lejano más de un dolor de cabeza a Inglaterra. Después de obtener la luz verde, Hitler inició la construcción de los llamados "U-boot" (la abreviatura de "Unterseeboot" o, en español, "nave submarina"), pues sabía que, en caso de entrar en guerra, sería vital ahogar la economía de enemigos potenciales como Inglaterra cortando suministros a través del mar. Posteriormente, estos navíos se pusieron al mando de Karl Dönitz, un antiguo capitán de submarino que, -durante la Primera Guerra Mundial-, había participado activamente contra las armadas aliadas.

Anexo

Mapas de campañas submarinas alemanas en el Caribe

Killing areas

La "US/Caribbean Sea Frontier" se organizó alrededor de los tres centros principales, Panamá, Puerto Rico y Trinidad; más tarde se agregó Guantánamo. En Trinidad se crearon -en otoño de 1941- las grandes bases Fort Reid y Waller; a principios de 1942 se amplió la base combinada de marina e hidroaviones de Chaguaramas cerca de Puerto España y poco después siguieron los aeropuertos militares en Aruba ("Dakota") y Curazao ("Hato"). El objeto principal era la lucha contra los esperados ataques y aterrizajes de los bombardeos a larga distancia, lo cual correspondió a la orientación norteamericana en la amenaza primaria de una invasión alemana con la ayuda de los colonos alemanes en América Latina, de tono opuesto a la visión británica.

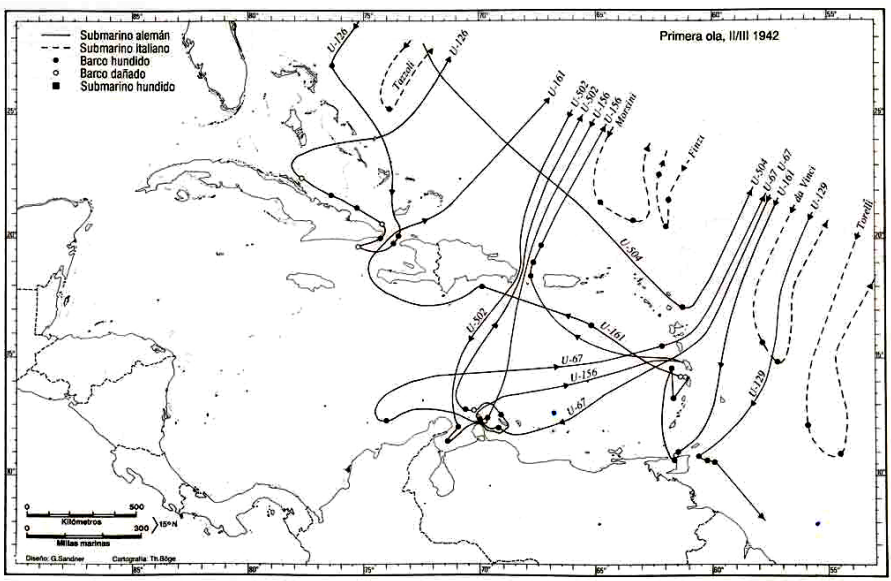


[26]

[26] Gaylord Kelshall - The U-Boat War in the Caribbean (1994)- Imágenes de su libro

El primer ataque alemán dentro del marco de la "Operación Tierra Nueva" tuvo el efecto de un shock, ya que los militares norteamericanos inicialmente estaban convencidos que, debido al alcance de los submarinos alemanes, deberían existir bases secretas en el área del Caribe o un abastecimiento por barcos neutrales.

Primera ola 1942



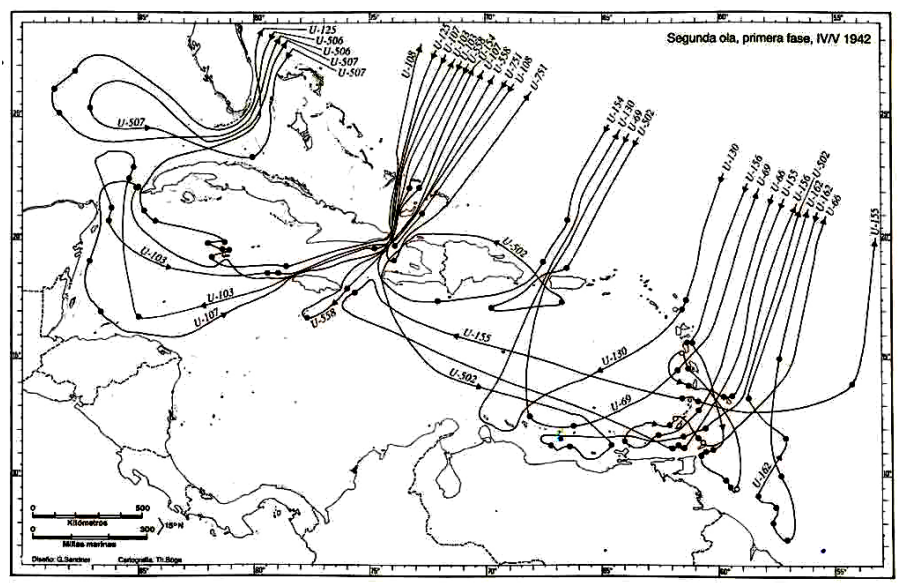
Apenas tres días después del primer ataque submarino el Trinidad Guardian preguntó en un artículo: U-boats operating from base in Caribbean?" (¿U-Boots operando desde bases en el Caribe?) (19 de febrero de 1942). Pocos días después, el mismo periódico afirmó:

"Spain denies U-boat using Canary Islands" (España niega que los U-Boots usen las islas Canarias) (26 de febrero de 1942). A pesar de que poco a poco se comprobó que el alcance de los submarinos sí permitía acciones en el Mar Caribe repetidamente surgieron durante la guerra rumores sobre bases secretas.

Parsons menciona informes correspondientes de San Andrés, Providencia y las Corn Islands frente a la costa de Nicaragua (véase Parsons 1985, pág. 148, donde son citadas sin embargo dos publicaciones del año 1940, lo cual parece dudoso).

A este contexto perteneció el "Caso Martinica" que ya al principio de la guerra submarina llevó a una agudización de las tensiones más fuerte entre los aliados y la administración de las Antillas Francesas, fiel al régimen de Vichy.

Segunda ola, primera fase 1942



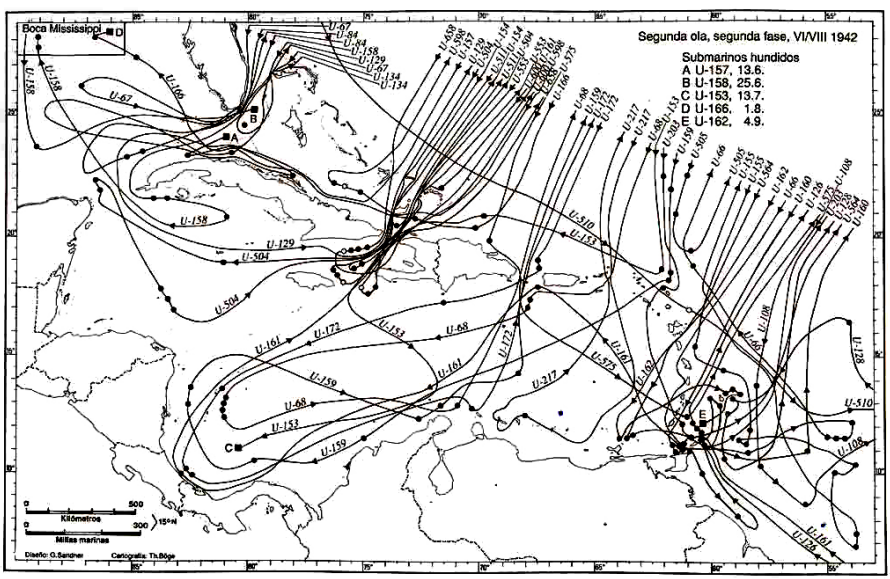
En la madrugada del 16 de febrero de 1942 el submarino alemán U-156 bajo el mando de von Hartenstein hundió tres buques petroleros

en el puerto petrolero San Nicolás en Aruba y bombardeó la refinería.

El ataque provocó una explosión del cañón a bordo, matando a un marinero y dejando a un oficial gravemente herido.

Entre las consecuencias de la primera ola de ataques se destacó un viraje en la disputa británico-norteamericana respecto al sistema de convoyes, a favor de la posición británica, que prefirió los convoyes acompañados. A pesar de que hasta otoño de 1942 solamente estaba disponible menos de una cuarta parte de los buques acompañantes necesarios, desde marzo de 1942 se realizaron convoyes improvisados. Por esta causa se presentaron en los meses siguientes pérdidas considerables de buques en el espacio caribeño.

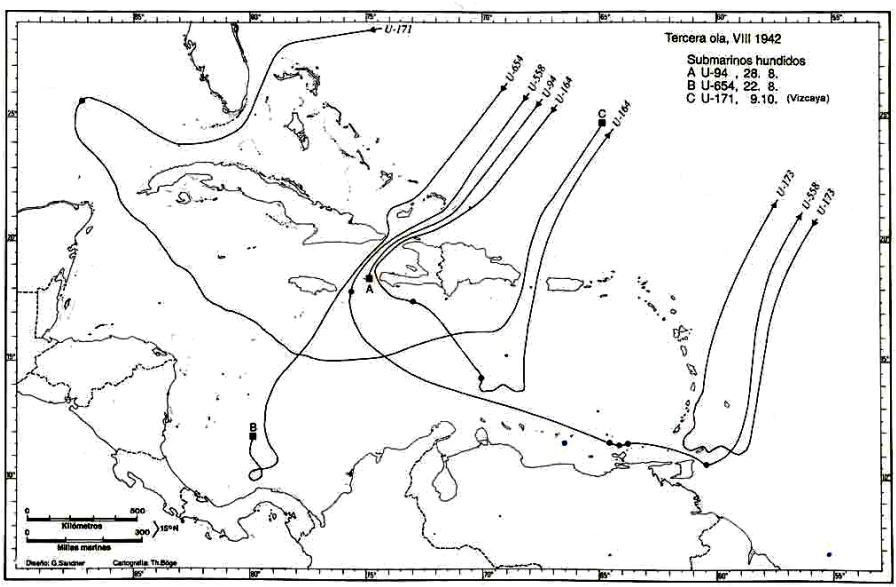
Segunda ola, segunda fase 1942



Pocas semanas después de haberse terminado la "Operación Tierra Nueva" se iniciaron una serie de oleadas de ataques que duraron hasta el final del año, marcando la primera y más intensiva fase de la guerra submarina en el Caribe.

Hasta finales de 1942, el 36% de todos los hundimientos de buques comerciales del mundo se efectuaron en el espacio caribeño, tomando en cuenta que, según el punto de vista alemán, el Golfo de México se consideró como parte del área de operación caribeña. Luego se produjo un complicado entretejimiento de estrategias de ataque (uso de submarinos en oleadas, aunque aquí sin técnica de manada) y medidas de defensa (rutas de convoyes y su desplazamiento, acoplamiento de reconocimiento, misiones de marina y de la fuerza aérea). Al mismo tiempo se desató una espiral de innovaciones técnicas por parte del lado alemán: desde abril de 1942 el uso de buques petroleros submarinos, después submarinos minadores y antiaéreos; por parte de los aliados: nuevos tipos de submarinos, nuevas técnicas de detección y lazos de detectores con ubicación fija.

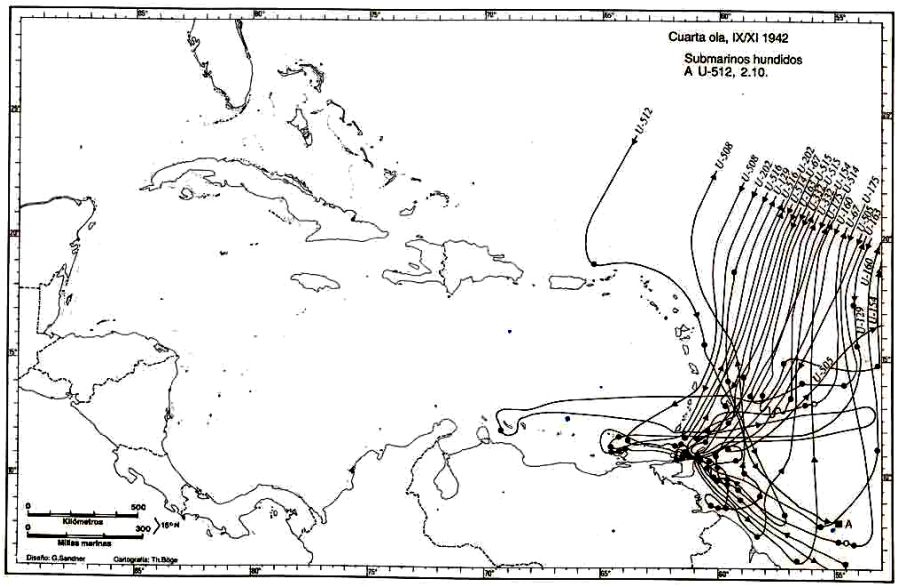
Tercera ola



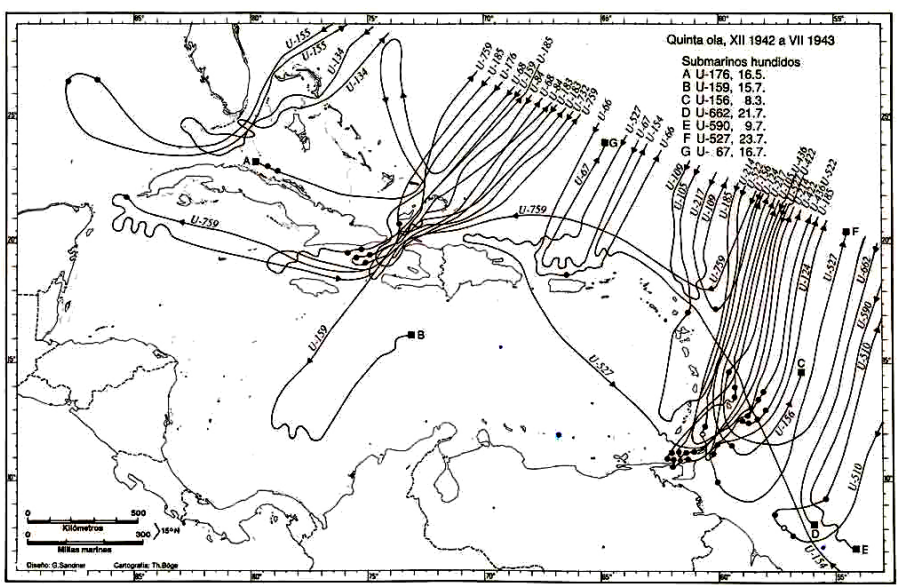
La cuarta ola de la guerra marítima en la costa americana se desarrolló frente a Brasil, con prolongación hacia la "ruta de la bauxita" frente a las costas de las Guayanas.

Las víctimas verdaderas eran los marineros de los barcos comerciales, desde el buque petrolero gigante hasta el pequeño bote pesquero costero.

Cuarta ola 1942



Quinta ola 1942-1943



Epílogo

Como hemos podido apreciar en esta recopilación de algunas de las tantas pruebas de la tremenda guerra que se libró en las costas del Atlántico, Golfo de México y Mar Caribe, y del encubrimiento que realizó la Censura estadounidense, - una de las mayores de los últimos tiempos- que tuvo además el agravante de -quizás- crear el mito del "Triángulo de las Bermudas". Un mito que abusó de la inteligencia de la población y de su ingenuidad, no queda duda de que nunca existió ninguna fuerza "misteriosa" operando en Bermudas.

Tal vez se pueda decir que el mito no fue creación del poder de turno, pero siempre va a quedar la duda. El sólo ocultar la Guerra del Caribe y las masacres realizadas por los submarinos alemanes aún luego de terminada la guerra no tienen justificativo sino es el de mantener vivo el mito, desviando la atención de la población de un tema que mirando a la distancia puede ser además vergonzoso para todos. Tanto engañadores como engañados.

Quizás sería esta la hora de una declaración oficial. Veremos si ella algún día llega. Mientras tanto pondremos al Triángulos de las Bermudas en el estante de los "encubrimientos".

Referencias

Gaylord Kelshall - The U-Boat War in the Caribbean (1994)
Baptiste, F.A. (1976a): The British grant of air and naval facilities to the United States in Trinidad, St. Lucia and Bermuda in 1939 (June-December). In: Caribbean Studies 16 (2), p. 5-43.
Baptiste, F.A. (1976b): The Vichy Regime in Martinique caught between the United States and the United Kingdom (June 1 940-June 1943). In: L.F. Manigat (Ed.): The Caribbean Yearbook of International Relations 1975. Leiden/Trinidad: Sijthoff/IIR-UWI, p 215-253.
Baptiste, F.A. (1977): The Anti-Vichyite movement in French Guiana June to December 1940. In: L.F. Manigat (Ed.): The Caribbean Yearbook of International Relations 1976. Leiden/ Trinidad: Sijthoff/ IIR-UWI, p. 133-146.
Bushell, R. (1986): National historical memoirs of Miss Euralis Bouty. In: J. Auguste (Ed.): Oral and folktraditions of St. Lucia (Cultural Heritage Series1), Castries, CAMDU Ministry of Education and Culture. p. 5-13.
Bustamante, N. (1980): Defensa de Aruba y Curazao en Ia Segunda Guerra Mundial. In: El Nacional (periódico, Caracas) 6 enero, 23 marzo, 4 mayo 1980.
Dónitz, K. (Almirante) (1958): Zehn Jabre und zwanzig Tage. Bonn: Athenaum.
Enders, T.O. (19821: A comprehensive strategy for the Caribbean Basin. In: Caribbean Review (Florida International University, Miami) 11(2), p. 10-13.
Francis, C. (1979): A brief history of the United States base in St. Lucia during the Second World War. Unpublished Paper, University of the West Indies.

Honychurch, L. (1984): The Dominican Story. A history of the island. Roseau.

Humphreys, R.A. (1981): Latin America and the Second World War. Vol. 1: 1939-1942. (University of London, Institute of Latin American Studies 10). London: Athlone.

James, L. (1988): 'Secra' coming wirth 'Umtata' mas. In: The Weekend Voice, Castries, 6. Febr., p. 10-11.

Kelshall, G.T.M. (1988): TheU-Boat war in the Caribbean. Port of Spain/Trinidad: Paria Publishing Company. XVIII, 496 pp., 11 cuadros.,24 Fotos.

Langer, W.L. (1952): The challenge to isolation, 193 7- 1940. New York: Harper & Row.

Langer, W.L. und S.E. Gleason (1964): The challenge of isolation: The world crisis of 1937-1940 and American foreign policy.

New York: Harper Torchbooks, Vol. I, II.

Mordecai, J. (1968): TheWest Indies: The Federal negotiations. London: Allen & Unwirr.

Parris, C. (1976): Chaguaramas revisited. In: L.F. Manigat (Ed.): The Caribbean Yearbook for International Relations. Leiden /

Trinidad : Sijthoff/IIR-UWI, p. 254-283.

Parsons, J.J. (1985): San Andrés y Providencia. Una geografía histórica de las islas colombianas del Caribe. 3.edic., Bogotá: El Ancora Editores.

Pommerin, R. (1977): Das Dritte Reich und Lateinamerika. Die deutsche Politik gegenüber Süd- und Mittelamerika 1939-1942. Düsseldorf:

Droste. Robert, G. (Almirante) (1978): La France aux Antilles de 1939 a 1943. 1.edic.Paris:Librairie Plon 1950. Reimpreso Paris: Cali van Anstalt. Robinson, A.N.R. (1971): The mechanics of independence. Patterns of political and economic transformation in Trinidad and Tobago.Cambridge / London: MIT Press.

Roskill, S-W- (1954): The War at Sea 1939-1945. I. London: H. M. Stationery Office.

Salewski, M. (1975): Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Band II: 1942-1945. München: Bernard und Gaefe.

Sandner, G. (1989): Das Meer in groBraumigen sicherheitspolitischen Konzepten. In: B. Ratter und K. Horx (Ed.): KonfliktfeldWeltmeer. Die vertanderte Bewertung des Meeres als Ressourcen, Sicherheits- und EinfluBraum (Militrpolitik Dokumentation Nr.73-75) Frankfurt, p. 45-58.

Sandner, G. (1990): La dimensión marítima en los conflictos en Centroamérica. (II. Congreso Internacional sobre Fronteras en Iberoamérica, San José) (inédito).

Sandner, G. (1991): Geopolitische Verflechtungen im zentralamerikanisch-karibischen Konfliktraum. In: G. Kohlhepp (Ed):

Lateinamerica. Umwelt und Gesellschaft zwischen Krise und Hoffnung. (Tübinger Beitrage zur Geographischen

Lateinamerikaforschung .8). Tübingen, p. 183-205. Williams, E. (1964): History of the people of Trinidad and Tobago. London: Andre Deutsch.